NUM. 416 • 12 DE MAYO DE 1979 • 40 PTAS.

as color
SEMANARIO GRAFICO DEPORTIVO

KRANKL, SUERTE PERRA

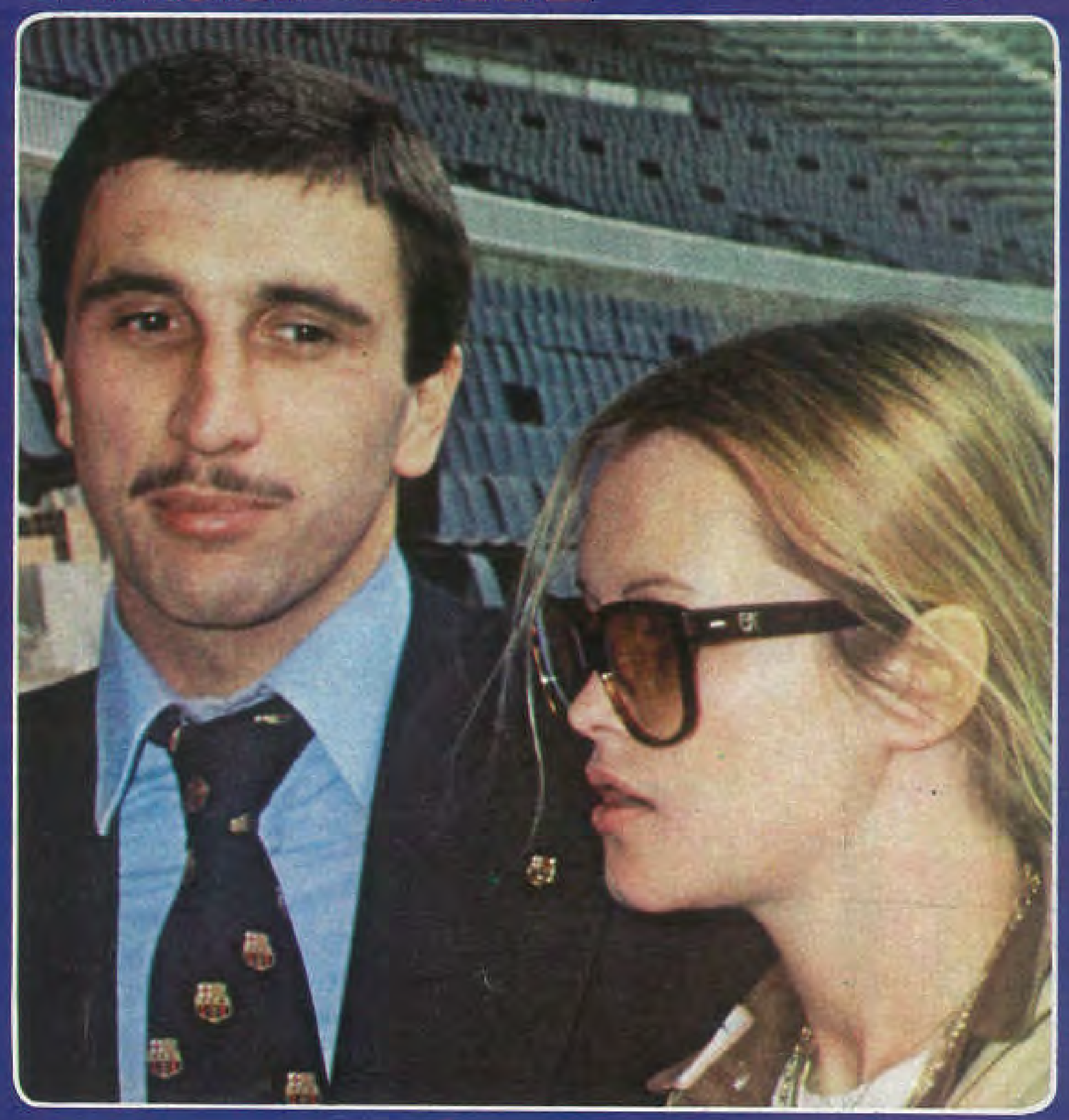
TARJETA ROJA Y ACCIDENTE

Ante el Español recibió una tarjeta roja. Y después, camino de casa, sufrió un accidente automovilístico, del que su esposa, Inge, salió gravísimamente herida. En la foto, el matrimonio Krankl en fecha reciente.—Foto Horacio Seguí.



Amancio: ¡volveré al fútbol!



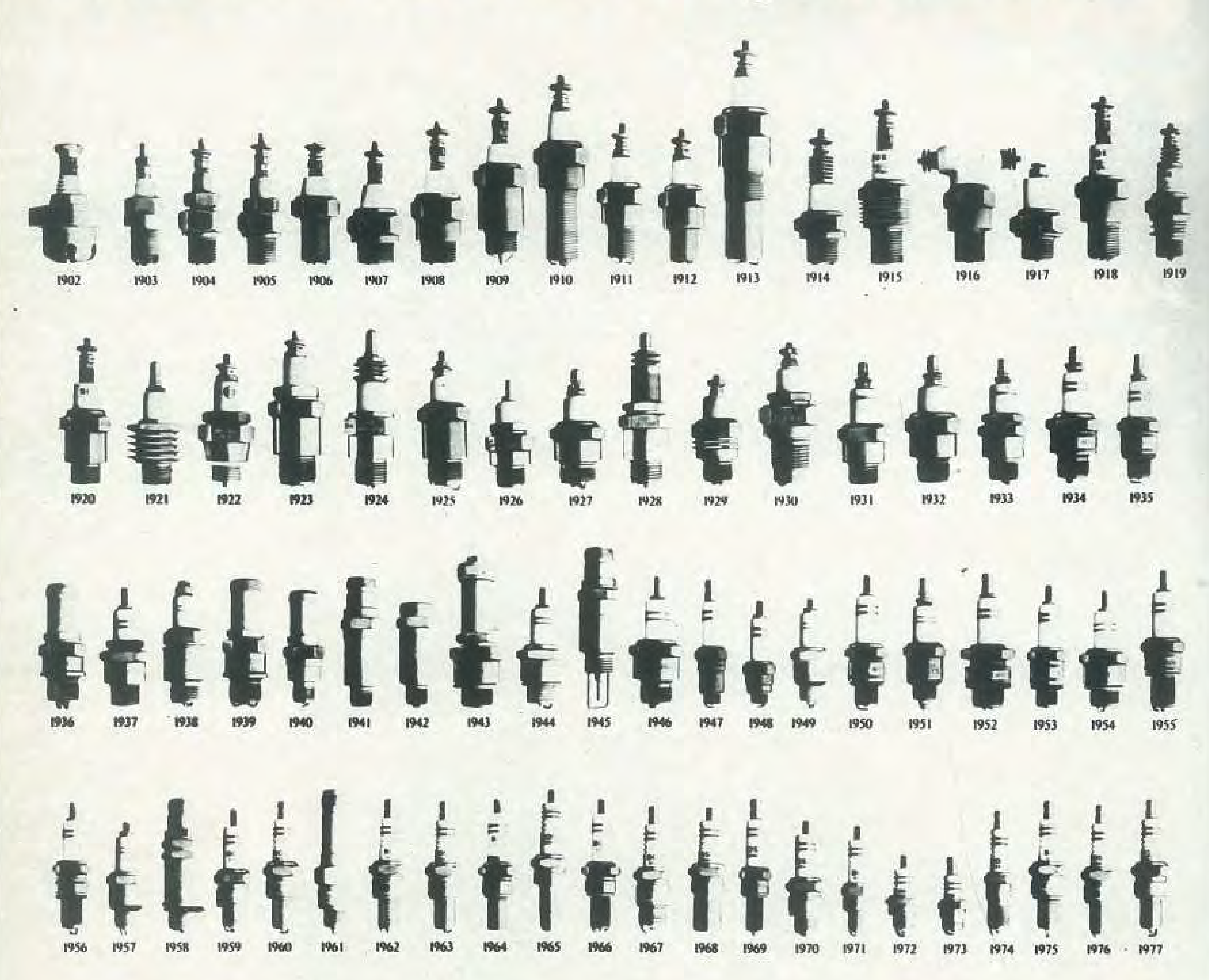




EL RITMO, LA GRAN NOVEDAD

ESPECIAL SALON DEL AUTOMOVIL

La historia del automóvil está escrita con bujías Bosch.



En 1902, se llegó a alcanzar una potencia de 6,2 CV con una cilindrada de 1.000 c.c. Fué entonces cuando, podríamos decir, comenzó la historia del automóvil. Y muy vinculada a esta historia, la propia historia de Robert Bosch como fabricante de bujías.

Desde entonces poco ha cambiado en el principio técnico de la bujía.
Sin embargo, en el transcurso del tiempo hemos desarrollado 20.000 tipos distintos de bujías para satisfacer las necesidades impuestas por la evolución del motor.
Una buena bujía (y el tiempo nos ha dado la razón) debe ser autolimpiante, especialmente durante su funcionamiento en el tráfico urbano, eliminando por combustión el hollín y demás depósitos derivados del aceite o del combustible.
En cambio, a altas velocidades, la bujía no debe calentarse demasiado, para evitar el encendido por incandescencia.
El progreso de las bujías, el propio progreso del automóvil, ha sido notable. Tanto que, mientras nuestra primera bujía debía producir de 15 a 25 chispas por segundo; hoy, a una bujía tipo, se la exige un rendimiento cinco veces superior.
El límite de la temperatura ha aumentado de 600 a 900°C y la tensión de encendido de 10.000 a 30.000 voltios. E incluso la bujía que antes debía cambiarse a los 1.000 Kms. hoy puede mantenerse a pleno rendimiento durante más de 15.000.
Y es que cada paso del automóvil se ha visto acompañado, fortalecido, por un paso firme, totalmente seguro, de las bujías Bosch. Hasta conseguir hoy la bujía Bosch Super termoclástica, penúltimo paso en la historia del automóvil. En la propia historia de las bujías Bosch.

BOSCH

El sábado, tras el Barcelona-Español

ACCIDENTE AUTOMOVILISTICO DE LOS KRANKL

● La esposa resultó gravísimamente herida ● La operación quirúrgica duró cinco horas ● El jugador sólo sufrió unos rasguños



Estado en que quedó el automóvil en el que viajaban Krankl y su esposa tras la embestida del coche causante del accidente.

El matrimonio Krankl cuando en septiembre del año pasado llegaron a Barcelona por vía aérea.



LA noche negra de Krankl, el pasado sábado, se inició en el rectángulo de juego del Nou Camp. Se alineaba el jugador austriaco con el Barcelona, en el partido de la máxima rivalidad local: contra el Español. Estaban empatados a uno, cuando se produjo el incidente, que terminaría con la expulsión de Krankl y también la de Pavón. Se había registrado una internada del barcelonista en el área de los blanquiazules, donde se produjo un lío. De pronto, el árbitro mostró la tarjeta roja a Krankl y a Pavón. A lo que parece, el españolista hizo una violenta entrada al austriaco y éste le propinó un cabezazo.

Pero aquello no fue nada comparado con lo que le sucedió después. En efecto, terminado el encuentro con la victoria azulgrana por dos tantos a uno, Krankl y su esposa fueron víctimas de un accidente, en el cual, mientras el marido sólo sufrió algunos rasguños y un shock nervioso, la señora resultó gravísimamente herida.

Fue entre las calles Diagonal y Numancia donde el coche en que viajaba el matrimonio Krankl y que conducía un amigo, fue embestido por otro turismo que marchaba a gran velocidad. El automóvil iba conducido por un amigo de los Krankl, y en otro coche, inmediatamente detrás, viajaban el presidente y el vicepresidente del Barcelona, los cuales, al darse cuenta de lo sucedido, acudieron en socorro de los accidentados y los trasladaron a la clínica Corazón.

Los doctores de guardia del centro sanitario comprobaron inmediatamente la gravedad del estado de la esposa del futbolista y el doctor Sueira procedió rápidamente a operarla. Fue una intervención quirúrgica larga laboriosa, ya que habiendo comenzado apenas iniciado el nuevo día duró hasta las nueve y media de la mañana.

El parte médico de la operación fue el siguiente: «Ha sido intervenida doña Inge Krankl de estallido traumático del lóbulo hepático derecho en su cara posterior, por lo que se ha practicado torac-pulmola paratoria derecha para lograr su hemostasia. Se ha recuperado de su shock hemorrágico, pasando a la unidad de cuidados intensivos de esta clínica.» Firmado: Dr. Sueira.

Según comunicó más tarde el directivo del Barcelona don Nicolás Casals, al término del encuentro de fútbol esperaban en un coche al matrimonio un amigo, que iba al volante del automóvil, y un abogado, asimismo, amigo de la familia. Aclaró que únicamente sufrió d a ñ o s de consideración la señora Krankl.

Las últimas noticias, hasta la hora de cerrar nuestra edición, en la madrugada del domingo, eran que la señora Krankl seguía en estadio estacionario, manteniéndose la gravedad. Se sabía que había recuperado el conocimiento, pero que habría que esperar todavía varias horas antes de facilitar un nuevo parte médico sobre su estado.

El matrimonio Krankl tiene un hijo. Ella, como su marido, es austriaca y muy atractiva. Al principio de llegar a Barcelona no se adaptaba a la vida de la ciudad catalana y el jugador pasó por una crisis que, incluso, le hizo rendir menos de lo que esperaban de él.

RESULTADOS Y CLASIFICACIONES

PRIMERA DIVISION

Santander, 2; Sevilla, 3.
Valencia, 1; Rayo Vallecano, 1.
Salamanca, 1; Real Sociedad, 3.
Real Madrid, 2; Zaragoza, 1.
Barcelona, 2; Español, 1.
Las Palmas, 1; At. Madrid, 0.
Ath. Bilbao, 1; Gijón, 1.
Burgos, 1; Celta, 0.
Huelva, 3; Hércules, 1.

	J.	G.	E.	P.	F.	C.	Ptos.	
R. MADRID	30	14	14	2	51	32	42	+12
S. Gijón	30	16	7	7	44	31	39	+9
Las Palmas	30	14	8	8	47	37	36	+6
R. Sociedad	30	16	3	11	47	34	35	+5
Barcelona	30	15	4	11	65	32	34	+4
At. Madrid	30	11	12	7	47	35	34	+4
Sevilla	30	11	9	10	44	41	31	+1
Burgos	30	10	11	9	37	41	31	+1
Español	30	13	5	12	33	41	31	+1
Ath. Bilbao	30	11	8	11	53	40	30	
Valencia	30	12	6	12	38	35	30	
Hércules	30	11	5	14	29	36	27	—3
Salamanca	30	10	7	13	26	36	27	—3
Zaragoza	30	12	2	16	53	56	26	—4
R. Vallecano	30	8	9	13	27	48	25	—5
Santander	30	9	4	17	33	50	22	—10
Celta	30	7	8	15	26	48	22	—6
Huelva	30	7	4	19	33	60	18	—12

SEGUNDA DIVISION

Coruña, 1; Alavés, 1.
Elche, 3; Sabadell, 1.
Murcia, 2; Baracaldo, 1.
Algeciras, 1; Granada, 0.
Getafe, 2; Valladolid, 1.
Málaga, 2; Castilla, 1.
Jaén, 2; Almería, 2.
Osasuna, 1; Castellón, 1.
Tarrasa, 6; Ferrol, 1.
Betis, 0; Cádiz, 0.

	J.	G.	E.	P.	F.	C.	Ptos.	
MALAGA	32	16	8	8	40	22	40	+8
Elche	32	15	10	7	42	25	40	+6
Granada	32	15	10	7	39	27	40	+8
Valladolid	32	16	5	11	37	27	37	+5
Castilla	32	16	5	11	44	34	37	+5
Almería	32	16	5	11	49	41	37	+5
Betis	31	13	10	8	45	30	36	+6
Getafe	32	15	5	12	49	42	35	+3
Alavés	32	13	8	11	39	27	34	+2
Cádiz	32	11	11	10	41	41	33	+1
Algeciras	32	12	8	12	37	41	32	
Osasuna	32	13	5	14	48	45	31	—1
D. Coruña	32	11	8	13	38	39	30	—4
Castellón	32	8	14	10	34	35	30	
Murcia	32	10	8	14	28	45	28	—4
Tarrasa	32	9	9	14	29	36	27	—5
Sabadell	32	8	11	13	35	44	27	—5
Jaén	31	9	8	14	33	48	26	—6
Baracaldo	32	8	7	17	26	45	23	—9
Ferrol	32	4	7	21	22	61	15	—15



AÑO VIII - NUM. 416



12 de mayo de 1979
Precio del ejemplar: 40 ptas.
Precio en Canarias (servicio aéreo): 43 ptas.

Director:
Luis G. de Linares
Subdirector:
Rafael Rienzi.
Jefe de los Servicios de Documentación:
Manuel Sarmiento Birba

Edita SEMANA, S. A. Paseo de Onésimo Redondo, 26. Madrid-8. Apartado 383.

Teléfonos:
Circulación: 247 80 12
Suscripciones: 247 80 12
Administración: 247 23 00
Redacción: 247 23 00
242 27 07

DEPARTAMENTO DE PUBLICIDAD: Madrid: Paseo Onésimo Redondo, 26. Teléf. 248 87 90. Barcelona: Unión, 9. Teléf. 221 59 83. Depósito Legal: M-13.488-1971. Imprime: RIVADENEYRA, S. A.

PRECIOS DE SUSCRIPCION

ESPAÑA

SEMESTRE: 950 ptas.
AÑO: 1.800 ptas.

NOTA.—Para el extranjero y correo aéreo, el mismo precio más gastos de envío.

CONTROL



Printed in Spain

EL MADRID ESTUVO A PUNTO DE "PINCHAR"

GALLARDO, un árbitro con mucha vista

Texto: José María FERNANDEZ - Fotos: A. VEGA



Lío en el área zaragocista. Santillana no llega al remate, Del Bosque observa la jugada y la defensa maña, concretamente Camus, resuelve el lance despejando el balón.



India hizo un penalty a Juanito. La falta la lanzó Aguilar e Irazusta consiguió despejar el balón. El máximo castigo no tuvo, pues, consecuencias de cara al marcador.

"EL árbitro es el jefe, el que manda. Sus decisiones son definitivas." Así explicaba Boskov, entrenador del Zaragoza, el «detalle» del árbitro, el andaluz Gallardo, de anular el gol que en los minutos finales marcó Alonso, cuando el marcador estaba en dos-uno a favor del Real Madrid (marcador que sería definitivo); un gol que hubiese supuesto, en el caso de haber sido dado por bueno, nada menos que un positivo para el equipo maño. Yo, la verdad, no vi nada antirreglamentario en su ejecución; el señor Gallardo, a más de treinta metros de distancia de la jugada, pienso que tampoco. Pero, en fin, el caso es que Boskov estaba contento al final del partido. Motivo: sus muchachos sólo habían perdido por la mínima ante un Madrid que es, según «dice» la tabla de clasificación, el líder de la Liga.

Tengo que decir que le estoy agradecido a Boskov. La explicación es bien sencilla. El técnico del cuadro maño hace jugar a su equipo con alegría. Como ustedes pudieron ver el domingo, a través de la televisión, el Zaragoza no se amilanó en ningún momento. Y es más, su fútbol fue mucho mejor que el del Real, sobre todo en el primer tiempo.

Los madridistas, como ya es habitual en el Bernabéu, jugaron mal. Sin ideas, sin coherencia y sin remate. Y como enfrente tenían en esta ocasión a un rival que daba la cara, pues a punto estuvieron de sufrir un «percance». Al final salvaron el partido, pero lo cierto es que el Zaragoza mereció, en mi opinión, el empate. El reparto de puntos hubiese sido lo más justo, a tenor de lo que hicieron ambos equipos. El primer tiempo se consumió con más pena que gloria. Sobre todo, insisto, por parte del Madrid. El poco público que acudió a Chamartín no gozó, desde luego, de las «delicias blancas».

En el minuto cincuenta y nueve, Roberto Martínez, que había sustituido en el descanso a García Hernández, abrió el marcador, con un tanto conseguido prácticamente con la oreja. Como el Zaragoza no se dio en ningún momento por vencido logró el empate al transformar Alonso un penalty que Benito le hizo a Amorrortu. Eso sucedía en el minuto sesenta y tres. Antes, en el cincuenta y tres, García Remón protagonizó lo mejor de la noche al hacer un paradón a remate a bocajarro, de cabeza, de Alonso. Después, en el setenta y tres, Aguilar desaprovechó un penalty (lo paró Irazusta) y, por último, en el setenta y siete, Juanito logró el dos a uno, al culminar con acierto en el remate una gran jugada de Stielike. A partir de ese momento, el árbitro Gallardo (se equivocó lo suyo el hombre), debió pensar que ya estaba bien el marcador y anuló, como queda reflejado, un nuevo gol de Pichi Alonso. El era el jefe, como bien dijo Boskov, y podía hacerlo... Total, entre unas cosas y otras nos aburrimos demasiado. Lo que no siempre sucede en los estadios futboleros...

Como "El Gallo"

NO recuerdo si les he contado a ustedes que mi primera entrevista fue con Rafael Gómez Ortega. Había escrito varios cuentecillos, algún verso (Dios me perdone); pero aquélla, ya digo, fue la primera vez que realizaba una interviú. El personaje, ya lo saben, era el hijo del señor Fernando y la «señá» Gabriela, aquella famosa «bailaora» del Café del Burrero, de Sevilla. Hermano de Joselito. O sea, «El Gallo».

De ello hace más de cincuenta años y era el agosto taurino de la feria de Bilbao. Y a ver al famoso matador me fui al hotel Inglaterra, en la calle del Correo. Yo tenía la idea de que para lucirme tenía que zumbarle. Así es que nada más entrar en la habitación, sobre cuya cama estaba tumbado Rafael, le solté:

—¿Dónde tiene escondida la lavativa?

—¿Lavativa? No necesito lavativa: estoy bien.

—Bueno, bueno —le repliqué—, todo el mundo sabe que usted realiza su peregrinación taurina con una lavativa. Llena usted el depósito de manzanilla o de jerez, abre la cánula y... a beber.

—No, mire usted, mis vicios son el café y los cigarros puros.

Y yo que quería que la entrevista tuviera garra, le dije:

—¿Y los calabozos de las comisarías? Que eso también es un vicio.

—Bueno —dijo El Gallo—, eso es cuando estoy menos sublime.

—¿Menos sublime?

—Sí; cuando estoy inspirado, soy sublime.

—¿Y esos días en que se tira de cabeza al callejón?...

—Ya se lo he dicho, menos sublime.

Por lo que al fútbol se refiere, el que ha estado sublime en Valencia ha sido el meta rayista, Pascual. A él se debe, principalmente, ese punto positivo que viene a los vallecanos como agua de mayo. Y como esperanza de continuar en Primera División.

Al contrario, el que ha estado menos sublime ha sido el Rácing, que, al perder en su terreno frente al Sevilla, puede darse por descendido. También menos sublime, el Salamanca, al que batió la Real Sociedad a domicilio, y también hay que colocarle el menos al Atlético de Madrid, que jugó muy mal en Las Palmas, poniéndosele cada vez más difícil su participación en la Copa de la UEFA.

Bastante sublime el Spórting en San Mamés, donde arrancó un hermoso positivo a unos «leones» que este año han tenido poca garra.

A efectos de marcador estuvieron sublimes el Barcelona, Las Palmas y el Huelva —¡a buena hora, mangas verdes!— en sus partidos del sábado. Y el Burgos, en el que jugó el domingo contra el Celta.

Se pronosticaba que el Madrid estaría sublime frente al Zaragoza. No fue así en cuanto a buen juego se refiere. Y estuvo en peligro de perder un punto positivo; aunque, finalmente, lograría la victoria. Pero el jaque del Spórting no ha desaparecido, sobre todo teniendo en cuenta los fáciles partidos —en el papel— del equipo asturiano. Son los siguientes: En El Molinón, contra el Burgos y el Celta, y fuera, contra el Huelva y el Hércules. El Madrid, por su parte, habrá de jugar fuera contra la Real Sociedad y el Sevilla y en casa contra el Rayo y Santander. De todas maneras, los de Chamartín tienen muchas más probabilidades de ser campeones que los asturianos.

R. de V.



HOY NOS RECIBE...

MANUEL ALEJANDRO

(AUTOR A ESCALA MUNDIAL)

UNO no se puede imaginar un mundo sin poesía, sin música, sin canciones. La vida hay que cantarla a cada instante. Hay que cantar lo bueno y lo malo; lo triste y lo alegre; lo verde y lo negro; el amor y el desengaño; el sol y la noche; el frío y el calor; la montaña y el mar. Hay que cantarlo todo y cantar siempre, porque pienso que cantando lo bueno es más bueno y lo malo menos malo. Hay un hombre que ha hecho cantar al mundo, sus notas musicales y sus letras giran al unísono con nuestro planeta. Nuestros grandes artistas las graban en perfectos «elepés», la gente de la calle las tararea y la mayoría de esta gente sabe que son canciones de Manuel Alejandro.

—¿Por qué te dio por la composición?

—Porque hay mujeres en el mundo; si nos las hubiera, yo no habría compuesto nada importante.

—¿Tienes una canción preferida, un gran «gol» en tu carrera que siempre recuerdes con más agrado de lo normal?

—No me juzgues mal si te digo que tengo varios importantes «goles». Yo procuro cada año lograr algunos títulos que se conviertan en éxitos. Si me obligas a darte un solo nombre, te diría que «Manuela», pero te pediría que apuntases: «Yo soy aquél», «Digan lo que digan», «Cuando tú no estás», «Los amantes», «Soy rebelde», «Si supieras», «A veces llegan cartas», «Niña», «Si amanece» y «Háblame del mar, marinero», entre otras muchas.

—¿Te gusta más el mar o la montaña?

—El mar, sin duda; tajantemente. El mar y el vino de Jerez.

—¿Te gusta más nadar que el alpinismo?

—Me agrada nadar y subir montañas, aunque lo mío siempre ha sido el fútbol y correr cada mañana.

—Vamos por partes: el fútbol, ¿te gusta jugar o verlo?

—Me gusta jugar. Yo creo que habría sido un buen profesional dentro de este deporte.

—Ya quisiera Kubala que toda la selección tuviera tu estatura. ¿Qué demarcación ocupas?

—Juego de libero, a lo Pirri.

—¿Eres admirador del jugador madridista?

—Pirri es mi jugador preferido.

—¿Tú crees que se gana más dinero con el fútbol o con las canciones?

—No me he parado a pensarlo. Además, en estos momentos no es bueno hablar de dinero. Los señores del Fisco pueden estar debajo de la mesa escuchando. Lo que sí te puedo decir es que se han vendido más de treinta millones de «elepés» míos y que hay canciones como «Manuela», que se ha traducido a cinco idiomas.

—Volvamos a ese «footing» del que antes me hablabas.

—Todas las mañanas, me encuentre donde me encuentre, salgo a la calle con mis zapatillas y mi chandal y suelo correr durante una hora u hora y media, aunque caigan chuzos de punta. Creo que, el día que las gentes pierdan la vergüenza, madruguen y se decidan por correr unos kilómetros diariamente, la humanidad habrá ganado muchísimo en salud y buen humor.

—¿Cuál es tu «hobby»

—La música sinfónica.

—¿Tu cantante preferido?

—Eltom Jones y Stewents.

—¿Qué me dices de Sinatra?

—Sinatra es una elegancia espiritual.

—¿Tu espectáculo deportivo preferido?

—El fútbol.

—¿Tu equipo?

—Todos los que juegan bien, y casi siempre es el Real Madrid.

—¿Tocar el piano es un deporte?

—Calcula el ejercicio que tienes que hacer con los dedos. Es un deporte de dedos y mental, como puede ser el ajedrez.

—¿Cuántos países conoces?

—No puedo contarlos. Muchos, los principales del mundo.

—¿Tu público preferido?

—El latinoamericano.

—¿Qué estatura tienes?

—Un metro y ochenta y cinco centimetros?

—¿Cuánto pesas?

—Setenta y un kilos.

—¿Estás en forma?

—Estoy en forma. Estoy como para jugar mañana, y lo que quiero es que me den una oportunidad en esos equipos de actores o famosos para demostrar que sé lo que es el fútbol y soy un líbero bastante estimable.

—Por tu profesión, gran parte de tu vida la pasas en el avión; ¿te da miedo volar?

—Yo diría que cierto respeto. La verdad es que me agrada el momento en que las ruedas del avión se posan firmemente sobre la pista de aterrizaje.

Hemos aterrizado al final de nuestra entrevista. Más que una entrevista, yo diría que ha sido una charla, tras una comida, ante una taza de buen café, al que nos ha invitado nuestro amigo Rafael Pantoja, y entre chupada y chupada a un pequeño puro habano. No parece que esto del puro hable muy a favor de ese deporte que parece practicar nuestro admirado amigo Manuel Alejandro, aunque uno recuerda que hubo muchos jugadores de fútbol de gran fama que hasta se fumaban un habano el mismo día del partido, momentos antes de saltar al terreno de juego. ¿Quién no conocía aquellos puros de Pepe Samitier? ¿Quién no conoce la fama, la clase, la música y la poesía de Manuel Alejandro? El mundo es suyo.

«CADA MAÑANA, AUNQUE CAIGAN CHUZOS DE PUNTA, HAGO HORA Y MEDIA DE "FOOTING"»

●

«ME GUSTA EL FUTBOL Y HASTA CREO QUE JUEGO BIEN DE LIBERO»

●

«CADA AÑO SUELO MARCAR "GOLES" IMPORTANTES CON CANCIONES NUEVAS»

●

«CREO QUE HE VENDIDO MAS DE TREINTA MILLONES DE ELEPES»

Por JULIAN DE REOYO
Fotos: FERNANDEZ



Manuel Alejandro comenta sus éxitos artísticos y sus deportes preferidos con Rafael Pantoja y Julián de Reoyo.



DEL «CHINCHON» AL «CUBATA», DEL BAILOTEO EN EL PUENTE A LA «DISCOTECA», DE LA «TASCA» AL «PUB» Y DE LA VENTA LA PEQUE A LA COSTA FLEMING...

EL ATLETICO DE

● LA DIRECTIVA CONOCE TODOS LOS PASOS QUE DAN Y DONDE VAN HABITUALMENTE SUS JUGADORES, PERO NO LOGRA IMPONER DISCIPLINA

● EL DIA DE LA INAUGURACION DEL BINGO DEL CLUB JUGARON AL «RATON Y AL GATO» Y ENCONTRARON AL «RATON» DONDE FUERON A BUSCARLE...

● LAS MULTAS, CONSECUTIVAS, DE 200.000 Y 300.000 PESETAS NO CAUSAN EFECTO, A JUZGAR POR EL COMPORTAMIENTO DE ALGUNOS FUTBOLISTAS



ELIMINADO prematuramente de la Copa del Rey, sin poder acceder ya al título de campeón de Liga, exento de las competiciones continentales por su floja temporada anterior y sin tener aún segura su participación en la próxima Copa de la UEFA; endeudado, con una plantilla conflictiva, con un presidente que tiene ya ganas de dejar de sufrir al ritmo que ahora lo hace y con un entrenador fichado con prisas que no tiene asegurada, ni mucho menos, su continuidad al frente de la plantilla del Manzanares, el Atlético de Madrid es hoy un club plagado de problemas. Problemas que han trascendido ya y que han llegado con más o menos nitidez a la masa de aficionados «colchoneros», que, desengañados por el comportamiento de sus ídolos, van volviendo la espalda al equipo de sus amores, como lo prueba el hecho de que ni siquiera en el último Atlético de Madrid-Barcelona, en el que tanto se jugaban los dos equipos —sobre todo, el rojiblanco puesto que el azulgrana disputará el día 18 la final de la Recopa europea—, se llenó el estadio Vicente Calderón.



Y lo peor del caso es que, en esta ocasión, el 90 por 100 de la culpa la tienen los jugadores de la plantilla atlética. ¡Sí, sí; los jugadores! El otro 10 por 100, que se lo repartan directivos y técnicos: éstos, por haber realizado una serie de fichajes que no les han dado ni el 50 por 100 del rendimiento buscado; y aquéllos, por haber permitido la degradación de un clima deportivo-social en el seno de la plantilla, que ha llegado a parecerse ya al tradicional de épocas anteriores a la de Vicente Calderón al frente de la nave rojiblanca y, de forma especial, a aquella en la que más de un jugador atlético tenía que ser buscado afanosamente antes de cada partido y, una vez localizado, llevado al estadio y duchado con prisas para despabilarle antes de ser alineado.

TODO EMPEZO BIEN, PERO...

La situación no llega a tanto ahora, en ese sentido, pero es muy similar en otros, con la diferencia que va de la época del «chinchón» al «cubata» y al whisky, con la misma diferencia que va de los bailoteos de El Puente, en la Ciudad Universitaria, a las discotecas y de las horas muertas en las «tascas» de ayer a los pubs madrileños de hoy..., con la misma diferencia que existiría entre las «soirés» de El Charco La Pava, La Venta La Peque, Casa Manolo Manzanilla y la actual Costa Fleming..., con la misma diferencia que podría establecerse entre la gran clase futbolística de los Silva Mújica y compañía de ayer, capitaneados por un Helenio Herrera pletórico de verborrea, capacidad de convicción en los vestuarios y personalidad, y los Guzmán, Robi, Ayala y demás, dirigidos por el buenazo de Ferenz Szusza. Y, es que con los entrenadores pasa lo que con las mujeres casaderas: cuando se dice eso de no es guapa pero es muy buena chica..., ponte en lo peor, en el 90 por 100 de los casos..

Si hay algo que Vicente Calderón persiguió desde el principio como metas para su club, además de resolver el problema del Metropolitano, fue darle al Atlético una organización de la que carecía, puesto que todo funcionaba a escala de pasillo en la calle de Barquillo, entre chiste y chiste de su gerente ceutí, el señor Morales, y dotarle de una disciplina social general. Y a fuer de ser sinceros, hay que reconocer que lo consiguió. Reorganizó el club y puso a los jugadores en su sitio, dotándolos generalmente de una responsabilidad de auténticos profesionales, aunque acusando cada vez más un espíritu partenalista para con éstos, que ha degenerado en la actual situación. Por exceso de mimo para con los jugadores y ánimo de evitar otros protagonismos en el seno del club, fueron cesados Max Merkel y Marcel Domingo; por no poner a los futbolistas en su sitio, causó baja, también, Juan Carlos Lorenzo. Y sin con Luis Aragonés no pasó lo mismo fue porque el de Hortaleza conoce al Atlético de Madrid por dentro, por fuera, del derecho y del revés, tanto o más —mucho más— que su presidente, porque tiene tanto carácter o más —mucho más, también— que Merkel y Marcel Domingo juntos y porque posee, además, mucha más inteligencia, paciencia y amor a los colores de «su» Atleti que el tándem citado, lo cual puede traducirse, de nuevo, en que sea, por tercera vez en poquísimo tiempo, el nuevo entrenador del Atlético de Madrid. ¡Y si no, al tiempo!

VUELVE LA INDISCIPLINA

Después, ese paternalismo no fue aplicado con la misma vara para todos: lo que para el pobre Becerra constituía una falta que le separaba del equipo y hasta de los entrenamientos y del estadio, por lo que tenía que entrenarse en solitario en la Casa de Campo, para Luiz Pereira son pelillos a la mar...

Es cierto, sí, que Calderón y su directiva intentaron poner orden y mantener la disciplina, al ver que ésta se resquebrajaba y aquel desaparecía en algunas ocasiones: Tirapu, sin ir más lejos, fue un ejemplo. Pero, las lesiones, por un lado, el desacierto de los fichajes, por otro, el bajo rendimiento general del equipo, por otra parte, quizá como consecuencia de todo lo anterior y de un modelo de vida que, deportivamente, dejaba mucho que desear por parte de la mayoría de la plantilla, se tradujeron en unos resultados deficientes., Y como donde no hay harina, todo es mohína, el panorama fue empeorando. Al deficiente descanso de unos deportistas correspondía una falta de trabajo en los entrenamientos, que se traducía en una falta de fondo físico en los partidos y al consiguiente afán de ganar los puntos como fuera, aunque para ello hubiese que olvidarse de la táctica prevista y se recuriese a una estrategia anárquica. Esto y la consiguiente disputa entre Héctor Núñez y Pereira provocó la caída del técnico uruguayo a comienzos de temporada y el fichaje, apresurado y quizá poco atinado, de Ferenz Szusza tras un breve paréntesis con Luis.

Pero con Ferenz Szusza —«Toto Boina», para sus jugadores— cada miembro de la plantilla atlética hace, más o me-

MADRID DE AYER Y DE HOY



nos, lo que quiere. Sobre todo en los entrenamientos, que es donde un equipo tiene que trabajar más a lo largo de un año. Y si en los entrenamientos cada cual hace de su capa un sayo, ¡imagínense fuera del estadio y fuera de las pocas horas de entrenamiento diario que tienen...!

DEBERES Y OBLIGACIONES

A la hora de exigir, los jugadores del Atlético de Madrid lo exigen todo. Podría citarse aquí la anécdota entre un futbolista y su presidente poco antes de la renovación de su contrato:

—Ya sabe usted, don Vicente, que lo que cobro no está a la altura de mi valía...

—¡Ya lo sé, hijo; ya lo sé, pero no voy a dejar que tu familia se muera de hambre!

Puestos a exigir, los jugadores del Atlético han pedido al club del Manzanares los mismos pluses —que es lo que está de moda en los convenios— que sus colegas del Real Madrid: 25.000 pesetas por matrimonio, 15.000 por hijo y el mismo baremo de primas, aproximadamente. Y todo se lo han concedido Calderón y compañía, con la diferencia de que a la hora de la verdad los «merengues» de Chamartín se parten el pecho en el campo y, contra viento y marea —tantas lesiones como sus eternos rivales o más que ellos; tantas dificultades o más en cada partido, por aquello de que cada hijo de vecino quiere vencer al Madrid; tantos problemas de alineaciones diferentes cada semana, con reajustes, refuerzos del filial, etcétera—, los blancos están ahí en todo lo alto de la clasificación, luchando ejemplarmente, con más o menos brillantez, pero derroches de entusiasmo, mientras que los rojiblancos no logran ni en este terreno dar el do de pecho, quizá por todo lo que antes decíamos.

Y lo peor del caso es que el Atlético de Madrid, sus técnicos y sus directivos saben todo lo que hacen sus jugadores, conocen sus pasos, sus lugares habituales de reunión o sus apartamentos favoritos, pero... se ha impuesto el relajo y la autoridad brilla por su ausencia. Quizá porque no todo se mide por el mismo rasero, repito. Los jugadores no ven lógico que el

VICENTE CALDERON, QUE QUIERE DEJAR LA PRESIDENCIA, ANUNCIA YA MEDIDAS DRASTICAS

DIEZ JUGADORES CAUSARAN BAJA AL FINALIZAR LA TEMPORADA

•

CASI SEGURO Y POR TERCERA VEZ

LUIS ARAGONES PUEDE VOLVER A DIRIGIR EL EQUIPO DEL MANZANARES

club se moleste porque en los últimos «líos» de la AFE hubiese cuatro jugadores atléticos en la comisión de futbolistas, y, sin embargo, el club tiene que evitar importunar a más de cuatro de sus jugadores... si no están en sus casas a determinadas horas. Con echarle luego la culpa al árbitro, por no haber pitado el penalty de Artola a Rubio, todo arreglado (?).

LAS MULTAS, INEFICACES

Nadie se atreve a coger el toro por los cuernos de la realidad. Vicente Calderón ya empieza a estar un poco cansado —o, mejor dicho, mucho...— de tantos problemas extradeportivos como tiene su plantilla y quiere dar por finalizado su mandato; dedicarse a vivir su vida, que bastantes problemas de otro tipo —empresariales, financieros, banqueros— tiene ya por otro lado, sin necesidad de que el fútbol se los suplemente de forma extraordinaria. Pero en este sentido no todos los componentes de la plantilla atlética son como Joao Leiva, que, pese a lo que se diga, casi siempre resulta ejemplar.

Hace unas semanas, con motivo de la inauguración del bingo del Atlético de Madrid, faltaban algunos jugadores, pese a que formal y oficialmente todos habían sido invitados. Algunos empleados del club, por orden de los directivos, se pusieron a jugar al «ratón» y al «gato»... ¡Y encontraron al «ratón» donde fueron a buscarle: ¡en la Costa Fleming!

Pocos días antes, unos socios del barrio estaban contentísimos:

—Lo que yo te decía: el Atlético ha traído aquí sus oficinas. Ya no están en el Manzanares.

—¿Pero quién te ha dicho eso, si vengo yo ahora del club y sigue en el estadio?

—Pues, chico, no lo entiendo, hay varios jugadores que vienen aquí todas las tardes...

Y esos jugadores, claro, son los que dejan de ir al estadio luego.

—Para ver lo que vemos aquí y allí, preferimos jugar por nuestro lado.

El club le ha impuesto a uno de sus jugadores dos multas casi seguidas: una de 200.000 pesetas; la otra, de 300.000... Pero que si quieres arroz, Catalina. Ni siquiera medio millón parece hacer mella en la economía de algunos con tal de hacer sus caprichos...

A nadie puede extrañarle, lógicamente, que Vicente Calderón haya dejado entrever ya drásticas medidas para la próxima temporada: diez jugadores causarán baja en la plantilla del Manzanares. Y, lo dicho, Luis Aragonés puede ser el hombre que vuelva a imponer disciplina en el equipo... dentro y fuera del campo.

«¡Sí señor; sí señor... Luis sería el mejor!»





Torres, en defensa del marco azulgrana. Hoy, también.

F. C. BARCELONA:
UNA GUILLOTINA INCESANTE

LUCIEN MULLER ESTABA SENTENCIADO DESDE EL DIA QUE LLEGO Y PESE AL APOYO PRESIDENCIAL

LOS FRACASOS LIGUEROS A DOMICILIO «JUSTIFICARON» LAS MANIOBRAS DE GRUPOS DE PRESION

ENTRE LOS QUE ALGUNO EXIGE UN CLUB MUCHO MAS CATALANIZADO

LA COLOCACION DEL DUO RIFE-TORRES MARCA EL POSIBLE COMIENZO DE RECUPERACION DE HOMBRES DE LA CASA AZULGRANA

Por LUIS ARNAIZ

La rancia alegría azulgrana de la Rambla de Canaletas ha vuelto a ser recobrada. Como si la luna de los resultados manejara la marea de las pasiones, el barcelonismo de hoy vive días de pleamar. Tras las tormentas ligueras que bordearon las arenas del drama, la mar serena, limpia, transparente, la mar que invita a su contemplación, a la espera, al triunfo.

Dicen que bastó un cambio para que las iras de los dioses del infortunio amainaran. Como en la Esparta, que no soportaba a los débiles o los tullidos, en lo que sería un adelanto de la primacía de las razas puras, el F. C. Barcelona ofrendó el sacrificio obligado: la cabeza de un alsaciano sereno, capaz y desafortunado: Lucien Muller, un hombre bueno donde los hubiere, pero sometido a los influjos de los vientos adversos, de las personas adversas, de las maniobras adversas. Cuando el francés descendió de un barco que ya no le quería, que quería desollarle vivo, los remos y los remeros recobraron el ritmo normal de movimiento. La nave semivarada empezó un frenético recuperarse. Estaba en el puente de mando un hombre nuevo, Joaquín Rifé, preludio de una bonanza que no se podía presagiar.

LOS PECADOS DE LUCIEN

A simple vista, complicándolo todo con los resultados, resulta que el cambio no sólo era obligado, sino que ha dado los resultados apetecidos. Nada ni nadie pueden contrariar la medida de José Luis Núñez, rico constructor, ahora con solares en Madrid. ¿Intentará expandir su imperio a las «costas» de Capitán Haya, de Orense, de Generalísimo o de Fleming? El señor Núñez es un hombre emprendedor, hombre de los que no asimilan el fracaso, y no podía fracasar en su primera aventura presidencial. No se le reprocha, por eso, la defenestración de Lucien, el hombre que él, sólo él, llevó al club y el hombre al que prometió el oro y el moro cuando el filo de la navaja caía ya sobre su cuello. Pero, ¿no es todo esto el resultado casual de unos pros y contras que, hasta ahora, sólo han dado un resultado positivo... gracias al concurso de jugadores que se lo negaron al maestro cuando éste lo necesitaba más? Yo sigo pensando que los causantes de las glorias y muertes futbolísticas no son más que los propios profesionales del balón.

En apariencia fue el cuatro-cero del Casanova el que causó la primera erosión en el prestigio del técnico barcelonista. Falso. Ese fue el detonante final, pues algunos traspiés ligueros a domicilio, no empañados por el vertiginoso ritmo casero —demostrativo de que a muchos miembros de la plantilla les iba lo cómodo, lo facilón— ni por la feliz marcha en la Recopa, habían debilitado los asentamientos sobre los que posaba sus pies. En la Junta Directiva del Barcelona una serie de personajes que en su día se mostraron disconformes con su contratación empezaban a aprovechar las circunstancias de los infructuosos viajes a domicilio. Núñez se dejó llevar por ellos y se dejó llevar equivocadamente la noche inmediata al partido con el Bereven, que sería la del apuntillamiento definitivo del entrenador. El cuatro-cero de Valencia no hizo otra cosa que acelerar un proceso de caída. ¿Cuáles habían sido los gravísimos



Núñez, en triunfo, vuelve a sonreír.

defectos del técnico? Es preciso analizar bien las cosas y conocer el azulgranismo, propenso a la glorificación de los éxitos tanto como a la exaltación máxima de las derrotas. La afición barcelonista no conoce términos medios, porque desde hace veinte años ha albergado las más grandes ilusiones —sin parar en medios para verla hecha realidad— y soportando las más tremendas decepciones. No es de extrañar, por tanto, las noches jubilosas tras los triunfos sobre el Anderlecht, el Ipswich o el Bereven y los escándalos mayúsculos después de conocer el resultado copero con los «ches». Que los extremos se toquen puede ser práctico sobre el rectángulo de juego, pero no a la hora de conducir a las masas. Si Muller lo sabía, como debía saberlo, aceptó un riesgo demasiado grande. La historia contemporánea del barcelonismo está salpicada de héroes devorados por un apetito insaciable. Muller debía tener conciencia de que ni el éxito en la Recopa podía redimirle del fracaso liguero, en el que también él tuvo su parte de culpa. Pero, ¿quién es capaz de imbuirle a un hombre que ha de ser lo mismo lejos de casa que en el Nou Camp? ¿Fue el suyo un error psicológico o una falta de realismo? ¿O es que, acaso, no llegó a concienciar a sus discípulos sobre lo que era y no era preciso? La verdad es que prodigiosos futbolistas en ambiente propio se convertían en espantapájaros a pocos kilómetros. Para ellos no hubo ni una sola advertencia. La historia se repetía. Es más fácil crucificar a uno que justificar a veintitantos.

Y LOS DEL RESTO

Muller pagó lo que tenía que pagar. Más tarde o más temprano habría ido a parar a esa guillotina pública que en el fútbol barcelonista funciona sin parar, sin puentes festivos, sin recato alguno. Es incontable la lista de entrenadores humillados, lo que demuestra que el problema es más grave que la presunta incapacidad de un solo entrenador. ¿Han sido malos todos los que ha tenido el F. C. Barcelona? ¿Es que ninguno de ellos ha gozado de la personalidad suficiente como para compenetrarse con futbolistas de épocas diferentes y con aficiones marcadas por etapas históricas y futbolísticas perfectamente definidas? Nadie sabe qué es lo que ocurre, pero un gigante de enormes fauces traga sin cesar todo lo que se le ofrece: ambiciones, Juntas Directivas, entrenadores, ídolos... Siempre hay una excusa para el «crimen» de los profesionales del fútbol: no sacar partido a los jugadores, fracasar en las relaciones con la masa social... Fundamentalmente las grandes conmociones están íntimamente relacionadas con los grandes fracasos. Y en el pulso del Barcelona parece no haber sitio para la paciencia. Han tenido demasiada, es cierto.

Al margen de todo, unos grupos de presión han actuado decisivamente esta vez. Con distinto sino al de otros los que conocen el palpitar azulgrana. A Lucien Muller empezó a hacérsele la cama desde el momento en que José Luis Núñez le embarcó en la nueva etapa del barcelonismo. Parece que entre los interesados en desestabilizar al técnico se encontraba algún medio de difusión, algún ex mentor azulgrana metido, ahora, en negocios futbolísticos e incluso dirigentes de la propia Junta solapados y partidarios de un Barcelona mucho más cerrado en su contexto regionalista. Es decir, determinadas figuras que buscan un equipo más catalán, pues a la vista está la poca identificación de la plantilla con la región: Artola, De la Cruz, Migueli, Costas, Neekens, Asensi, Heredia, Krankl, Esteban, Bio... y el propio técnico. Uno de los pasos primeros para la creación de ese Barcelona más fuerte sería la colocación de un técnico de altura que fuera de casa. Núñez aceptó ese riesgo, porque sabe que él mismo no está muy bien visto en sectores cada día más predominantes, que exigen, también, una ascendencia clara y pura. El cuadro azulgrana actual es todo un detalle: Rifé, Torres, Segarra... A los defectos de Muller desde el punto de vista liguero se iba a unir la contra de los que no le veían apto y propiciaban otra política. Sólo la repetición de éxitos permanentes podía salvarle la cabeza, y eso en un juego como el fútbol parece al alcance..., al alcance del Real Madrid, por lo que se ve.


Rifé y Asensi, maestro y pupilo aventajado.

CAPILLITAS

Estas, que parecen especulaciones varias, responden realmente a un proceso tradicional y al aprovechamiento de las situaciones particulares que en el barcelonismo vienen propiciando desde hace dos décadas los hombres que rigen sus destinos. No puede hablarse tanto de frustraciones perennes de la hinchada como de repetidos intentos de socavar los poderes establecidos, bien desde la base de las peñas, bien desde los intereses materiales de los hombres que buscan unos entrenadores y no otros. El problema no es nuevo ni único, pues también en el omnipresente y omnititulado Real se produce y provoca una defensa de los productos de casa, que no siempre tiene raíz ni fondo puramente constructivo, sino de defensa del «status» y de búsqueda de los premios que reporta el ascenso y progresión de las escalas menores. Pero en el F. C. Barcelona la cuestión es más radical y, amén de repetida, no goza con la defensa de las teorías blancas avaladas por el éxito, lo que de cualquier modo hace coincidir el procedimiento. Si se gana se defiende lo que se tiene; si se pierde hay que buscarlo, en detrimento de lo que hay. Razonable si se emplearan siempre artes limpias. Y no es eso lo que ha sucedido en el barcelonismo de estos años.


Lucien, ya en horas difíciles. Su sino estaba trazado.

De no pocos modos, Lucien Muller ha sido la víctima de grupos a los que no interesó en su día la presencia en el club y a los que tampoco interesaban los triunfos que le perpetuaran. ¿Hasta qué punto han incidido éstos con la plantilla a la hora de los triunfos y de los tropiezos? ¿Es algo difícil de precisar? Bien es cierto que han sido los propios jugadores los causantes de la caída del técnico, al hacerles el caldo gordo con una apatía, que no se censuró cuando debió hacerse y que ahora se pone más de manifiesto, pues nadie puede explicar cómo un equipo sin fe es convertido en un caballo para la guerra con un cambio de cuarenta y ocho horas, que no dice nada, y al futuro me remito. Por si acaso el propio Rifé ha manifestado al respecto, sin duda porque conoce perfectamente los orígenes de este mal que hoy le tiene como héroe.

—Lo que es este Barcelona es obra de Lucien. Quizá a él le faltó la suerte que yo he tenido, pero es inútil creer en manos milagrosas o en ungüentos curativos. Si acaso, en el destino.

Ese destino esquivo con el galo es suyo. Sin embargo, nada se sabe sobre el futuro. ¿Va a caer el señor Núñez en el error de hacer caso a los que le ofrecen entrenadores de postín para llevarse un suculento porcentaje? Nadie da nada por nada, y menos los intermediarios. La presencia de Rifé resulta grata a aquellos sectores dichos de la regionalización azulgrana, pero imposibilitan el dinero que se perderían en la adquisición de un entrenador de talla mundial. Hay dos posturas, pues, en juego y ambas con distinta finalidad. Lo más sensato parece la continuidad, pero no está claro que el técnico la acepte... si se le propone. ¿Por qué? Pues porque en el dúo Rifé-Torres, que hay que hablar del par y no de uno solo, podría darse la misma circunstancia que ha hecho modelo Luis Molowny en el Real: estar para los momentos de apuro sin caer en la tentación de un encumbramiento corto, cegador y con riesgos indudables. Hay quien especula con que Rifé y Torres prefieren sacar las castañas del fuego a quien fuere antes que echarse al ruedo desde el comienzo de la temporada. Ambos conocen los males endémicos del club.

Tampoco Núñez acaba de definirse, porque esto del fútbol es más difícil que levantar pisos en Barcelona o que empezar a levantarlos en Madrid. El hombre está sumido entre el fracaso de lo que quiso hacer fructificar y el triunfo de lo que se negó a aceptar. Ya sabe que no puede equivocarse otra vez, porque tiene conciencia de que su gestión está en entredicho y cualquier traspié sería mortal. De momento cuenta con el factor favorable de la final de Recopa y con la posibilidad de alcanzar el título. Pero él va a pagar el mismo precio que todos en la turbulenta historia del club: caer en Basilea no le sería perdonado. De nuevo, por tanto, este Barcelona enmarañado se enfrenta al todo o nada, sino de su vida, amargor de un carácter que no hace cuajar los sueños que quizá sea irrecuperable, posiblemente por una ambición mal concebida. Ambición que acabó con Muller como entrenador y que hizo que alguno de sus hombres, Tarrés, al que él llevó desde el Burgos, llorara a lágrima viva el día de su «muerte» oficial como «míster» azulgrana, responsabilidad y pena labrada por él mismo con su bondad, sus fallos, su «desconocimiento» del problema y no poder abatir a tantos y tantos, que, desde las sombras, los medios de presión o las poltronas, se convierten en las ronchas vivientes de un fútbol al que no hacen sino llevar a la tumba poco a poco, pero progresivamente. Por simple avaricia de poder, por política extradeportiva... o por querer enriquecerse lo más pronto posible.

El F.C. Barcelona seguirá pagando esa cuota.

EL DEPORTE ENTRE BASTIDORES

«¿VENDRAN, AHORA, LAS ENFERMEDADES?»

EL REAL MADRID SE QUEDA SIN DEFENSAS

● —Oye, tío, ¿has visto?

—¿Qué?

—El Real Madrid se queda sin defensas...

—¿Y qué? ¿Acaso vendrán ahora las enfermedades?

La ironía y la broma están a la orden del día. Normal. Pero es más simpático este tipo de humor que el propio humor negro o morboso de algunos.

Tiene su gracia. Porque si el Real se queda sin defensas, es propenso a las enfermedades o, también, al ataque de sus más directos enemigos —llámense equipos.

—Broma, broma es..., pero también verdad.

—¿Cómo?

—Sí, hombre. Fíjate. En rehabilitación están Camacho y Sol, que fueron intervenidos quirúrgicamente. Y tras el Español-Real, disputado en Sarriá, ha sido San José el que cayó en desgracia. Total, rotura de menisco y paso por el quirófano.

—Tres... Pero también están Sabido, Isidro, Benito y Pirri...

—Tres, no; cuatro. Porque Isidro también sufrió rotura fibrilar y tendrá para unos veinte días de inactividad.

—¿Habrá que buscar en el Castilla?

—No hay otro remedio, porque no hay dos Sabidos para cubrir los dos laterales. No tiene defensas y terminará la temporada con lo justo.

—Habrá que tomar más proteínas y más leche para poder tener más defensas —bromeó un amigo.

—¿Será gafe el Madrid?

—Gafe, no, pero sí propenso a las lesiones y roturas fibrilares. Aún faltan partidos para terminar la temporada y ha tenido la friolera de diecinueve lesiones musculares. De seguir así, tendrá el mismo número que hombres en la plantilla titular.

—¡Casi «na»!



PUDO MAS LA OBLIGACION QUE EL DOLOR

GARCIA CARRION, UN EJEMPLO DE RESPONSABILIDAD

● Junto a Carlos Emilio Guruceta, es uno de los mejores árbitros de España, sin ninguna clase de dudas. Y asimismo, junto con el donostiarra, no busca lo fácil —ser casero, para no complicarse la vida— y cumple a rajatabla el Reglamento.

Nos referimos a José Luis García Carrión, que en el encuentro Rayo-Racing, en Vallecas, nos dio un ejemplo de responsabilidad, durante los noventa minutos. Responsabilidad porque pasó totalmente inadvertido, y también porque durante cincuenta minutos dirigió el partido lesionado.

—¿Un tirón?

—No, ¡qué va!, un esguince. Tirón no me puede dar nunca porque estoy perfectamente entrenado. Un esguince que me hizo ver las estrellas durante el segundo tiempo, a pesar de que me dieron un anestésico para continuar con mi cometido, a petición mía.

Al final del encuentro, una mueca de dolor se reflejaba en su cara. Incluso en sus labios había cierta sequedad. Después, sentado en los vestuarios, pudimos comprobar el «huevo» que se le había formado en el tobillo derecho. Un «huevo» que parecía poco menos que una pelota de fútbol.

—El partido era difícil, porque los dos equipos se jugaban el descenso, pero para mí, con el dolor que tenía, ha sido el peor de mi vida. He sufrido más que nunca. No es la primera vez que me ocurre, ya que en un encuentro Málaga-Granada, en La Rosaleda, metí el pie en un hoyo y tuve algo similar.

—¿Pisó mal en Vallecas?

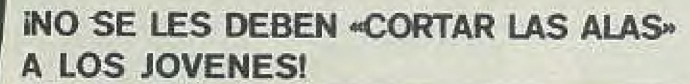
—El campo está fatal. Incluso en vez de tierra parece granito. Pero no. Lo mío fue como consecuencia de un encontronazo con un jugador del Rayo. Algo fortuito. Pero que me hizo ver las estrellas.

Renqueando siguió corriendo los cuarenta y cinco minutos de la segunda mitad.

—Se le pidió un penalty a Pozo...

—No fue. El rayista se tiró media hora antes de que el defensa le entrara.

Pudo más la obligación que el dolor. Aunque lo más lógico es que saliera un suplente —como con los jugadores— o un juez de línea. Sin embargo, el valenciano terminó el encuentro con el tobillo hecho un «huevo». ¡Increíble!



¡NO SE LES DEBEN «CORTAR LAS ALAS» A LOS JOVENES!

RIFE SE EQUIVOCA CON CARRASCO

● El fútbol es más que un grupo de amiguetes. Mucho más que un cúmulo de intereses. Pero parece que muchos entrenadores siguen cometiendo los mismos errores de siempre.

Ahí está la injusticia que se está cometiendo con Carrasco.

—¿Por qué?

—Bastó que Carrasco dijera que le descubrió Laureano Ruiz —en estas mismas páginas de AS-COLOR— para que Rifé dejara de ponerle de titular en el Barcelona.

—Cierto... Hasta en el Manzanares prefirió a Bio, que llevaba dos meses inactivo, antes que al joven futbolista de Alcoy.

—No lo comprendo.

—Nosotros, sí. Rifé es muy amigo de Torres, y éste era el que decía que Carrasco tenía aptitudes para jugar en el primer equipo, e incluso se llegó a publicar que Torres le había descubierto.

—Es insólito...

—Está escrito. Apareció en «Dicen»...

—Y... ahora que su mejor amigo está como entrenador, trata de influir para que no juegue.

—¡Vamos!, no puede ser...

—Se lo aseguro —nos comentó un buen amigo catalán.





EL ATLETICO BUSCA SU «SEGUNDO» EXTRANJERO EN PORTUGAL

● Fue una charla informal. Y ocasional. Con un amigo y colega. Precisamente cuando departía con el guardameta Damas, del Racing de Santander.

—¿Es cierto que Luis Aragonés estuvo en Portugal?

—Completamente cierto.

—¿Está buscando el sustituto de Leivinha?

—Sí, por supuesto. Aunque habrá que esperar a que salga a luz la normativa, porque si Ayala cubre la segunda plaza, el Atlético no podrá contratar a su segundo extranjero.

—¿Y qué partidos estuvo viendo el técnico rojiblanco?

—Los del Benfica y del Oporto.

En esta ocasión, el club del Manzanares está tratando de enmendar su craso error de la pasada campaña, cuando Luis aconsejó a Prohaska y a Krankl para sustituir a Leivinha y Luiz Pereira. Dos austriacos por dos brasileños. Pero el vicepresidente y el secretario técnico se empeñaron en renovarle su contrato a los dos ex jugadores del Palmeiras de São Paulo.

Luis, asimismo, en el mercado nacional había elegido bien: Zuviría y otros... que hoy triunfan en el fútbol español. Y Víctor Martínez se «encaprichó» con Guzmán y González, del Rayo Vallecano, cuando el propio Héctor Núñez sugirió: González y Landáburu.

—¿Conoce los nombres de los futbolistas lusitanos que pretende el Atlético de Madrid?

—Por supuesto.

—¿Cuáles?

—Son dos, aunque tendrá que decidirse por uno, ya que sólo podrá cubrir una plaza, al tener dos años más Luiz Pereira. Uno de ellos lo conocen los aficionados españoles. Se trata de Alves, el hombre de los guantes negros, que triunfó plenamente en la Unión Deportiva Salamanca y renunció a nacionalizarse español y volvió a su país para enrolarse en el Benfica.

—¿Y el otro?

—Oliveira, del Oporto, un jugador de grandes cualidades técnicas.

Damas, que está en la conversación, abre unos ojos grandes cuando preguntamos por estos dos compatriotas suyos. Vale más un gesto o expresión que mil palabras.





SE TRATA DE UN JUGADOR YA HECHO

PEÑALBA: «ROBLES LLEGARA MUY LEJOS»

● Sorprendió. Pensamos que era muy arriesgado poner a Robles en un partido de tanta trascendencia como el Rayo-Santander. Debutaba ante su parroquia, ya que antes había tenido oportunidad de hacerlo en un partido oficial en el estadio Sánchez Pizjuán.

—¿Y Fermín?

—Está lesionado.

La experiencia de Fermín era lo que se necesitaba en el encuentro ante los santanderinos. Pero el ex madridista se encontraba lesionado. Menos mal que estaba la personalidad de Bartolomé Rial.

Pero quisimos conocer más detalles.

—No, no es precipitado ni arriesgado poner a Robles —nos comentó Peñalba—. Porque no se trata de un futbolista novel y sin experiencia. Tiene cualidades para jugar en Primera División.

—Seguimos pensando que es arriesgado...

—Robles dará mucho que hablar —prosiguió el secretario técnico rayista—. Es un gran jugador. Hay que darle partidos, y pronto se oirá hablar más de él.

En la primera parte del Rayo-Racing faltó el mediocampo del cuadro local. Aunque en la segunda parte, el panorama cambió.

—¿Será como Dueñas...?

—Yo creía en Dueñas, y al final le fichó el Barcelona. Pudo llegar más lejos, pero... Ahora, tengo una fe ciega en Robles. Será un fenómeno.

Llegó el gol del empate. El agónico gol de... Robles. Ya se empieza a creer en él.

APARECIO EN «EL NORTE DE CASTILLA»

UN ANUNCIO CURIOSO

● No resulta demasiado frecuente que el habitual lector de periódico se fije en determinado anuncio, pero nos ha llamado poderosamente la atención el pequeño recuadro adjunto, aparecido en el diario vallisoletano «El Norte de Castilla», en el que, como podrán ustedes apreciar, un señor llamado Joaquín Romero Gutiérrez se apresura a informar a sus compañeros de apuestas quinielísticas que no pudo depositar los boletos de aquella semana. Y es que el hombre prefirió gastarse unos duros en el anuncio antes de correr el albur de hacer un reparto de premios no obtenidos. Curioso, ¿no es cierto?

AVISO

Joaquín Romero Gutiérrez

Comunica a todos los que con él forman el grupo de quinielas, que, por viaje imprevisto y por el plazo tan corto para jugar la quiniela esta semana, le ha sido imposible depositar los boletos. Por lo que esta semana no se juega.



Pelotepo by SECURIT









Por Gary Lancaster

Finalista en la Copa de Europa con el Malmoe

LJUNGBERG, EL «PUSKAS SUECO»

● Si el Real Madrid no hubiese sido derrotado por el Grasshoppers de Suiza en la Copa de Europa, es muy posible que a estas alturas el conjunto de la Casa Blanca de Chamartín estuviese velando ya casi sus armas para la finalísima de la primera competición continental de clubs, que se celebrará el día 30, en Munich, entre el Malmoe y el Nottingham Forest. Y es que el Grasshoppers se emparejó luego con el Austria de Viena y a éste le tocó luego en suerte el citado Malmoe. Dos peritas en dulce, aunque si analizamos las anteriores eliminatorias, más dulce fue el Real para los representantes de los chocolates suizos...

Lo curioso del caso es que el Malmoe se presenta ahora en la final de la Copa de Europa con todos los honores y hasta con su «Puskas sueco». Sí, sí; como lo leen. Resulta que el delantero Anders Ljungberg, que jugó de centrocampista en la formación que eliminó el día 25 último al Austria, empezaron a llamarle en broma «Puskas» sus compañeros, y con «Puskas» se ha quedado. Y lo curioso del caso es que se lo ha tomado tan en serio que, aunque está muy lejos de alcanzar el nivel técnico, la velocidad, potencia y eficacia del otrora también llamado «Cañoncito-Pum», Ljungberg se ha puesto a marcar goles con admirable regularidad. El otro día marcó tres en un encuentro ante el Cracovia.

El Nottingham será el día 30 su prueba de fuego. ¡Apunten!

El boxeo femenino, en auge

MARIAN «TIGER» TREMIAR, LA CASSIUS CLAY USA

● En los Estados Unidos, los combates se televisan cada vez con más frecuencia y... con más regocijo por parte de los telespectadores. Aquí, como somos más papistas que el Papa, más serios que Don Quijote y más cultos que nadie, tenemos «Hora 15», a pesar de tener una sola emisora y dos canalillos. Pero, en fin, a lo que íbamos. Decíamos que en los Estados Unidos se televisan cada vez con más frecuencia los combates, y nos referimos a los combates de boxeo femenino, que se extienden considerablemente al norte del Río Grande. En Nueva York y en el Estado de Pensilvania, especialmente, hacen furor. Y la «vedette» indiscutible del noble arte a escala femenina en estos momentos es la negra Marian «Tiger» Tremiar, la Cassius Clay de las damas sobre el cuadrilátero.

Lo que no sabemos es si está casada o soltera, y, en el primer caso, qué papel desempeñará el marido.



DWIGHT STONES, ANTE LOS JO DE 1984

«¡NO VAYAN A LOS ANGELES: ESTA INVADIDA POR LA POLUCION!»

● Entre las muchas virtudes que tiene el pueblo norteamericano está el de la autocrítica. ¿Han visto ustedes algún país que se autocensure tanto como el estadounidense a través de sus películas, de sus canciones o de sus declaraciones a la prensa? Sinceramente, creo que no hay otro igual ni en Occidente ni, mucho menos, claro, en Oriente. Desde sus más altos estamentos y autoridades a sus más bajos fondos y menos potentes esferas sociales, todo pasa por el tamiz de una crítica tan cruda y desnuda como desgarrada. Libertad se llama esa figura, que puede contribuir a corregir muchos defectos.

Y el campo del deporte no constituye una excepción. Ahora, el ex recordman mundial de salto de altura (2, 32 metros) y proscrito del atletismo USA, Dwight Stones, tan famoso por su carrera en las pistas como por sus declaraciones, acaba de manifestar a gritos: «¡No vayan a Los Angeles!» Dwight Stones, madrugador, se refiere a los Juegos Olímpicos de... 1984.

«¡No vayan a Los Angeles! No es una ciudad deportiva. Sus habitantes no tienen el menor interés por el atletismo. La ciudad está invadida por la contaminación. Se van a encontrar bloqueados por la circulación. Y el Coliseo, donde está previsto que se celebren las pruebas, es un horrible estadio donde el atleta no se encuentra a gusto. Resumiendo, Los Angeles está muy lejos de ser el lugar ideal para organizar unos Juegos Olímpicos.»

¡América, América! Para que luego digamos aquello de «si habla mal de España, es español». Y es que en todas partes cuecen habas.



¡SON COMO NIÑOS...!

JOHN TRAVOLTA SE ENTRENA SOBRE UN CABALLO MECANICO PARA SU PROXIMA PELICULA

● John Travolta se ha retirado a su rancho californiano de Santa Bárbara con el fin de prepararse a conciencia para su próximo filme. Travolta ha encargado que le construyan un caballo mecánico, automático, con el fin de ejercitarse y adquirir la destreza necesaria para no ser desmontado a la hora de la verdad, en las escenas de rodeo que tendrá que rodar como «vedette» de la película «Urban cow-boy». Según parece, el caballo mecánico realiza todos los movimientos de un caballo salvaje que quiere desmontar a su jinete; Travolta podrá ir acelerando la velocidad de los movimientos del bruto mecánico, partiendo del ralentí, hasta pensar que está sobre un indomable purasangre salvaje.

¡Son como niños!



TRAS SU ELIMINACION POR EL BARSA

EL CAPITAN DEL BEVEREN VOLVIO A SU TRABAJO: OCHO HORAS DIARIAS EN UNA EMPRESA NAVAL

● Tras el sueño de una noche de primavera que tuvo la plantilla del Beveren a raíz de su primera confrontación de las semifinales de la Recopa ante el poderoso Fútbol Club Barcelona, en el Nou Camp, donde perdió por un solo tanto de diferencia..., encajado de penalty; tras aquella su primera derrota en la competición, a la que siguió la segunda, en el partido de vuelta, en el campo de Frehetil, donde volvieron a perder frente a los azulgranas, por 1-0 y también de penalty, los Pfaff, Jasper, Van Genechten, Buyl, Baecke, Cluytens, Sunberger y compañía han vuelto al tran-tran de su trabajo.

Jan Janssen, por ejemplo, el capitán del S. K. Beveren, comienza su jornada laboral diariamente a las siete de la mañana en unos talleres navales y, tras una breve pausa para el almuerzo sobre la marcha en su jornada continua, termina su trabajo a las 15,45 horas. En total, ocho horas de «currelo» serio de lunes a viernes: cuarenta horas de dar el callo sin camelos. Y cuando, a las cuatro menos cuarto, Jan Janssen sale de trabajar, se pone a las órdenes de Robert Goethals: entonces, a las cinco, aproximadamente, realiza su sesión diaria de entrenamiento en el Beveren.

¡Casi, casi, igual que Asensi, Rexach, Krankl, Migueli y compañía!

REX

en todo lugar en todo tiempo



C.I.T.A. Tenerife

guapAShow **Por DON OPAS - Fotos: J. LARRU**

● —Soy colchonera de toda la vida, y, además, por partida doble. En primer lugar, por atlética. ¡Viva el Atleti de mis amores y mis teleles! En segundo lugar, porque me encantan los colchones (con somier o sin somier, esto es lo de menos). ¡Ay, qué buenos y reconfortantes ratos paso tumbadita en mi colchón, y más aún cuando me acompaña Prudencio, mi novio! Comprenderán, pues, la enorme alegría que me invadió el otro día, cuando me llamó «El Niño de Budapest» y me hizo una tentadora oferta (que, ¡cómo no!, acepté). «El Niño» Szusza me dijo que estaba más despistado que un polisario en el Polo Norte y que ya no sabía qué hacer para que el Atletipupas carburase... Entonces, se le había ocurrido amenizar los entrenamientos con mi saludable presencia. Y aquí me tienen, luciendo el monísimo uniforme que ha diseñado, por cierto, el propio «Niño». «Tu misión —me ha indicado el húngaro— es estimular a los chicos e inspirarme a mí. Te ocuparás, preferentemente, de la pachanguita.» ¡Yo, por mi Atletipupas, soy capaz hasta de quitarme la bufanda y pescar un catarro de aquí te espero!



ANTE EL SUPER-MATCH DE BASILEA

EL BARSAPENAS ENTRENA CON TRAJE DE FIESTA Y CHISTERA

● El Barsapenas ata todos los cabos (y todos los sargentos) con vistas al supermatch del día 16, en Basilea, contra el Fortuna (castizamente llamado «el Fortunato»). Hasta en los entrenamientos se aprecian cambios e innovaciones que están siendo comentadísimos. Vean, por ejemplo, nuestra «photo», captada durante el partidillo de ayer. Aparecen en ella «Sandokán» Migueli, «Misil» Asensi, «Charlestón» Rexach y «Colt» Krankl, avanzando arrolladoramente sobre la meta contraria. Pero lo verdaderamente sorprendente es el elegante atuendo y las impecables chisteras que lucen los equipiers. «Es lógico —explicó el estratega «Tómbola» Rifé—. El partido del día 16 es de gala, de lujo, de postín... Quiero que los chicos se mentalicen. Por eso entrenan con trajes de fiesta.» ¡«Tómbola» Rifé, el estratega-milagro, está en todo! (Foto Pepe Press.)



El «ayatollah» ENCINAS enciende velas a los setenta y cuatro santos de su devoción

● Nuestros esforzados reporteros (que están en todas partes) se tropezaron ayer en una céntrica avenida de Vallecas City con el «ayatollah» Encinas. «¿Qué, de paseo?», le preguntaron. «No —respondió el ilustre mandamás del Rayo Descafeinado—. Voy a la parroquia. Si quieren acompañarme...» Le acompañamos y fuimos testigos de una íntima y emotiva ceremonia. «Como ven —nos explicó el «ayatollah»—, enciendo velas a los santos de mi devoción, que son setenta y cuatro. Por el Rayo de mis amores y mis sofocones, claro está.» Las dos últimas las encendió en nombre de «Pinocho» González. Luego, rezó con recogimiento: «Padre nuestro, que estás en Segunda...; perdón, en los cielos...» (Foto Pepe Press.)

SOBRE la mesa de trabajo de Amancio Amaro hay una agenda abierta. Las dos hojas que se ofrecen a la vista están rellenas, casi en su totalidad, con una letra cuidada y elegante. Es una oficina sencilla. Cuatro mesas. Dos teléfonos. Una sola habitación. Lo justo para poder trabajar. Desde la ventana, si no fuera por uno de esos edificios gigantes que se asoman a la Castellana, podría verse la que fue «oficina» de Amancio Amaro durante muchos años: el estadio Santiago Bernabéu.

—¿Y usted, acostumbrado a los espacios abiertos, no se ahoga entre cuatro paredes?

—No, no... Viajo mucho. Realmente es ahora cuando estoy conociendo España.

Amancio es delegado nacional de una empresa que tiene que ver con los vehículos Diesel. Me dice que está trabajando mucho, que queda mucho camino por recorrer. Que ha empezado hace poco.

—Porque la industria que tuve..., ¡en fin! Aquello acabó mal, por desgracia. Y hay que trabajar.

No ha cambiado mucho el ex jugador. Acaso, un poco más blancas las patillas. Acaso, un algo más gordo. Dos kilos más, me dice él.

—Tengo que hacer más deporte. Juego al fútbol algunas veces, pero no tanto como yo quisiera. Es que no tengo tiempo libre. A pesar de los entrenamientos, a



nero, ¿dónde están los hombres en quienes invertir?

—Los hay, creo. Claro que los clubs no los querrían soltar. Pero hablando se entiende la gente. Además, se vería la voluntad, ¿no? Que eso también es importante.

Amancio me dice que va al fútbol todos los domingos. Que no se acerca por el palco no sabe por qué.

—¿Y este año, su Madrid?

—La verdad, no se está realizando un juego muy brillante. Pero sigue teniendo la virtud de luchar los noventa minutos. Y dicen que hace más el que quiere que el que puede. Yo lo veo así... Y la verdad es que soy muy tranquilo como espectador. Hasta objetivo. Aunque esté deseando que gane el Real Madrid, claro, desde la grada sé valorar el fútbol del equipo contrario.

—Cuando ve a Juanito, ¿le recuerda a alguien? ¿A usted, por ejemplo?

—Bueno, Juanito tiene un juego rápido, intuitivo. Cuando Juanito tiene la pelota, llega a la masa.

—Dicen que siempre le sobra un regate. A usted le decían lo mismo, ¿no?

—Posiblemente le sobre un regate. Pero eso no es grave.

—¿Aunque se pierdan balones?

—Digo que no es grave porque es un defecto que se puede corregir. El regatear demasiado puede, sí, corregirse. Lo malo es el que no sabe regatear. A ése no hay quien le enseñe. Porque la forma de

UN EJECUTIVO LLAMADO AMANCIO AMARO

«VOLVERE AL FUTBOL»

pesar de las concentraciones, tenía más tiempo cuando estaba jugando al fútbol.

—¿Y esta otra forma de trabajar... le llena?

Piensa un momento.

—Sí, estoy contento. Creo que me he habituado. Pienso, además, que esto es lo mejor, desde el punto de vista de la tranquilidad de la familia. Una residencia fija y todo eso. Pero... el veneno sigue. El fútbol es mi vocación. Y eso no se puede evitar.

—¿Y va a resignarse, a los treinta y nueve años, a renunciar a esa vocación?

—Ya sé que es raro verme en una oficina. Algunos se sorprenden. No sé..., la gente espera verme en un equipo, ¿no?

—¿Y usted?

—Decía que sigue el veneno.

Sonríe. Duda. Y casi exclama:

—¡Volveré al fútbol!

Lo ha dicho así, de repente, como en contra de su propia voluntad. Pero ahora parece tranquilo. Como si se hubiera atrevido a dar un paso que estaba deseando dar.

—¿Cuándo?

—Eso ya no lo sé...

—¿No ha tenido ofertas?

—Sí, sí, las tuve. Y algunas muy concretas. Pero, si me pongo a entrenar, prefiero que sea un equipo con posibilidades. Puedo esperar, y creo que tengo que esperar...

—¿No hay nada ahora?

—Sí, algunas conversaciones previas Para más adelante, serán más concretas, creo. Sí, no es tan fácil dejar el fútbol. Lo llevo dentro.

«YA HAY CONVERSACIONES. Y, QUIZA, PARA JUNIO O JULIO...»

«OBJETIVAMENTE, YO TENDRIA QUE SER UN BUEN ENTRENADOR»

«SI EL MADRID QUIERE IR A LA COPA DE EUROPA, ME TEMO QUE NO HAY OTRO CAMINO QUE LA INVERSION»

«NO, NO HACEN UN FUTBOL BRILLANTE. PERO PELEAN LOS NOVENTA MINUTOS»

«SI A JUANITO LE SOBRA UN REGATE, ESO NO ES GRAVE. SE PUEDE CORREGIR. AL QUE NO SABE REGATEAR NO HAY QUIEN LE ENSEÑE»

Escribe: HERAS LOBATO

—¿Le sirve de ayuda, en los negocios, el ser Amancio?

—Sí, francamente. La gente me trata muy bien. Y no importa de qué equipo sean.

—¿Y usted cree que sería un buen entrenador? ¿Tiene algo que ver el haber sido un jugador fabuloso con entrenar? Porque ha habido casos...

—Hombre, no sé... Tampoco sé muy bien lo que es ser un entrenador fabuloso. Objetivamente pienso que, por regla general, tengo que ser un buen entrenador. Aunque sólo sea por los dieciocho años mamados en el fútbol. O por los entrenadores que he tenido.

—¿El mejor, quién fue?

—Sin duda alguna, Miguel Muñoz.

—Dicen que aquel equipo suyo lo entrenaba cualquiera...

—Aquel superequipo... Pero también se ganó la sexta Copa de Europa con un equipo joven.

—Ahora, ya ve, lo que los aficionados quisieran sería un equipo «ye-ye» como aquél. ¿Usted cree que es posible?

—No es difícil... O, pensándolo bien, sí sería difícil. Gente hay, desde luego. Pero habría que pensar, ¡yo qué sé!, en tres años vista, o cosa así. Claro, el Madrid no se puede permitir el lujo de formar jugadores, en el primer equipo, en plena competición. En todo caso, tiene que ir fogueándolos cuando los resultados ya son favorables.

—¿Entonces?

—Entonces, si este año quedamos campeones, si vamos a ir a la Copa de Europa, me temo mucho que no quede otro camino que la inversión.

—Pero, aun suponiendo que esté el di-

jugar que yo tenía, o la de Juanito, no se aprende. No es falsa modestia, pero creo que para jugar de esa forma hay que nacer.

Amancio se entusiasma hablando de fútbol. A veces calla algunas cosas, algunas críticas. A veces formula algunas en voz alta, pero con la confianza de que uno sabrá distinguir lo que es para escribirse y lo que es para un amigo, no para un periodista.

—Hablaba de inversión... Ahí tiene el Barcelona, que invierte. ¿Y qué?

—Bueno, el Barcelona tendría que ser el mejor equipo del mundo. Porque el Barcelona no es sólo el Barcelona. Es, en cierta forma, Cataluña.

—¿Y, en su opinión, dónde está el fallo?

—Bueno, yo no puedo saberlo. Puedo, eso sí, dar una opinión. Yo creo que en un club tiene que haber una persona que mande. Una persona que dé las órdenes, que decida. Y a mí me da la sensación de que en el Barcelona mandan veinticinco. Si no, no se explica.

Quizá sea necesario recalcar el «me da la impresión», para ser fieles al espíritu con que Amancio dijo lo que dijo.

—Ahora, desde las gradas, ¿le parece que el fútbol es tan duro como parece que es?

—Es duro, desde luego. Pero, si tengo que comparar, yo diría que mucho menos que antes. Creo que los árbitros han tomado conciencia y, consecuentemente, están tomando también las medidas para evitar gran parte de la dureza. Hoy al ár-

ADIOS... CON VUELTA

bitro no se le puede rodear, no se le puede chillar...

—Entonces, en teoría, tampoco, ¿no?

—Ya, pero entonces... Bueno, quiero decir que sí, que se les rodeaba, que se les chillaba; por lo menos, eso. Que se les hacía... Y, claro, los árbitros supongo que, ante aquella situación, tendrán sus prevenciones.

Le llaman de su casa. Me dice que todo el tiempo libre de que dispone se lo dedica a la familia. Ya numerosa:

—Cinco chavales ya. De doce, de once, de ocho, de siete... y uno de año y medio. Ese, como yo digo, es el de jugar.

—¿Y sale alguno con afición al balón?

—Sí. Pero eso, claro, no se puede saber todavía.

—¿No es más difícil que ahora los chavales quieran ser futbolistas? No sé..., tienen más de todo, menos espíritu de sacrificio, menos campos...

—Exactamente. Ahora hay más comodidades para el fútbol, pero menos medios. Aquello que hacía yo, jugar en la calle, y apartarme cada seis horas porque tenía que pasar el coche de la leche, eso se acabó.

Hablamos de la disciplina. Amancio se ríe cuando le digo lo del detective privado que, por lo visto, contrató el Atlético de Madrid en alguna ocasión. No lo sabía y le hace gracia:

—Yo creo que el futbolista español es ahora muy profesional. Sabe dónde hay un duro y que hay que ir a por él, y que es difícil ganarlo. No sé... Claro que todos hemos hecho nuestras cosas.

—Sin embargo, en el Madrid tenían fama de severos, de exigir a los jugadores que estuvieran en su casa a ciertas horas...

—No; yo no creo que el Madrid nos exigiera que nos quedáramos en casa a ciertas horas. Nadie te decía que te quedases. Eso sí, si salías y habías andado por ahí, alguien, con buena cara, te preguntaba: «¿Qué tal lo pasaste ayer»? Y nada más. Era suficiente, y tú ya te dabas cuenta.

—Ahora que está fuera, ¿qué piensa de las reivindicaciones de sus antiguos compañeros?

—Según cuales. Por ejemplo, yo creo que el derecho de retención tiene que existir, pero con límites, claro. Si un club ha criado, ha hecho a un jugador, lo lógico es que lo tenga por lo menos cuatro años. Luego, que le deje libre. Y en cuanto a los traspasos... Podría hacerse lo que se hace en otros países. Que si el presidente de un club pide una cifra desorbitada por un jugador, y el otro presidente, el del club que quiere al jugador, no la paga, entonces el club que ha pedido la cantidad tiene que dar al jugador el veinte por ciento de esa cantidad. De esa forma, el jugador no pierde. Parece una buena solución, ¿no?

Le reclaman por teléfono una vez más. Quizá para junio o julio, Amancio vuelva a los espacios abiertos. Pero no tiene prisa. Y, en el fondo, le queda la duda.



Amancio hace ya tiempo que se fue del fútbol; pero volverá. Como entrenador, por supuesto, y así lo anuncia. Aunque también como jugador aún podría dar lecciones a más de uno.

¡INSACIABLE GIMENEZ!



¿DONDE IRIA?

«AL MADRID, CON LOS OJOS CERRADOS»

Escribe: MIGUEL MIRO

HIZO bueno al guardameta vasco Aguinaga. En un partido. Con un penalty. Aunque confiesa que el remate era perfecto. Fuerte y junto al palo. Pero el mérito y la intuición han sido para el cancerbero, que atajó el disparo.

Estudiaba Comercio y prefirió trabajar de taxista o camionero que pedirle «cuartos» a su padre. Tiene su propia y fuerte personalidad, y en Santander le catalogan como un fenómeno del fútbol. Posee genio e ingenio, y sus regates son imprevistos, como sorpresivos.

Giménez —con g— sobresalió como goleador y tiene precio para el presidente del Racing, Manuel López Alonso, que quiere abandonar el cargo. Treinta millones y muchos «novios».

Y dos alternativas:

★ **Firmar por un equipo «grande» del fútbol español.**

★ **Marcharse de regreso a Sudamérica, concretamente a Brasil, donde rechazó una vez la propuesta del Botafogo de Río de Janeiro.**

El mismo Botafogo del repóquer de ases de finales de la década de los 50, con Garrincha, Didí, Vavá y Zagalo.

* * *

—¿Un libro?

—«Los Insaciables».

SU FICHAJE NO LLEGO A SEIS

GIMENEZ: VALE TREINTA MILLONES

PERITO MERCANTIL Y CASADO CON UNA BRASILEÑA ● «EN PARAGUAY, EL QUE NO ES MUSICO ES FUTBOLISTA»

SU FILOSOFIA:

«HAY QUE DORMIR LO MAS POSIBLE PARA VIVIR DESPIERTO»

—¿Es insaciable, Giménez?

—Como todo el mundo. No soy conformista.

—¿Insaciable en todo?

—En cierto modo, sí, aunque conozco el límite.

—¿En el sexo?

—No hay que abusar; si no, el perjuicio es para uno mismo.

—¿Y en el dinero?

—Lo suficiente para vivir bien.

Orlando Giménez no es un hombre que piense dos veces la pregunta. Es instantáneo, como el nescafé. Incluso diríamos que tajante. Como si sus palabras fueran «ley» —leyes suyas, por supuesto— y cortadas por un cuchillo imaginario.

—¿Qué es la felicidad?

—La felicidad es todo.

—¿Y qué es lo que no se sacia de hacer?

—Dormir, por ejemplo.

—¿Es haragán?

—No, de ningún modo. Pero trato de dormir lo más posible. Es la única manera de vivir despierto, ante la realidad del mundo. No soy haragán, pero me gusta, me agrada y me apasiona dormir mucho.

—¿Son tan duros los entrenamientos? ¿Los partidos en España?

—Son muy fuertes, comparados con los que yo hacía en el Sportivo Luqueño, Libertad y Cerro Porteño en Paraguay. Se entrena fuerte y se juega también fuerte. Quizá por esto necesite dormir lo más posible.

—Una especie de cura de sueño...

—Para mí es una felicidad. El hombre que duerme bien no sólo está despierto, sino que escasamente tiene mal humor.

Tiene una personalidad fuerte. Bien concreta. Y no le gusta irse por las ramas. Tampoco es diplomático, como algunos colegas suyos. Da la sensación de que es sincero y, ante todo, seguro de sí mismo. No nos pareció callado —como nos aseguró el corresponsal de Santander—, sino todo lo contrario. Es más, estaba disfrutando el diálogo, como si se tratara de un concurso de preguntas y respuestas. Aunque se descubriera su auténtica identidad en el Giménez-futbolista y Giménez-hombre.

—En Paraguay hay un lema...

—Sí, el hombre que no es cantante o músico, es futbolista...

—¿Y la mujer?

—Tiene que ser hermosa.

—Los guaraníes dominan bien el arpa y la guitarra. ¿Por qué no practican también la lengua indígena?

—Se practica. En todo el interior del país. Pero ahora se está tratando de inculcar en todas las escuelas. En Asunción se habla un castellano mal hablado. El guaraní se está volviendo a hablar.

—Diarte y Arrúa, cuando se encuentran, platican en guaraní...

—Cierto, pero en la capital se habla un castellano mal hablado.

—También se dice de otros sitios...

—Donde mejor se habla es en España, indudablemente. Allá no lo sabemos hablar.

—¿Ha terminado alguna carrera?

—Sí, soy perito mercantil. Hice Primaria, Secundaria y Escuela Comercial.

—¿Y su mujer?

—Mi mujer estudiaba para ingeniero de Caminos. En Brasil —ella es brasileña y se llama Flavia— estaba en tercero. Pero en España no le convalidaron las materias y tuvo que comenzar la carrera nuevamente.

—Brasileña, ¿le gustará la samba y la bossa nova?

—Por supuesto. Aunque no canta. Es una mujer encantadora y que atrae. Mi suegro, que lleva todos mis asuntos, es militar.

—¿Y su padre?

—Tiene un taller de refrigeración. Pero a mí me inculcó estudiar más que trabajar.

—¿Sólo de fútbol vive el hombre?

—Si lo dice por mí, es una pasión este deporte. De cualquier manera, cuando jugaba en Paraguay, trabajé y estudié.

—¿En qué?

—He manejado taxis, camiones... Todo por tener dinero en el bolsillo. No era por necesidad, sino porque quería tener mi dinero. Y no tener que pedírselo a mi padre.

—¿Es verdad que dudó entre Brasil y España?

—Cierto. En 1976. Tenía estas dos alternativas. Porque estaba el Botafogo que me quería y también el Racing. Opté por el cuadro español, porque iba a ganar más dinero.

—¿Un traspaso «barato»?

—Teniendo en cuenta lo que se paga aquí, sí. Barato. Aunque parte del traspaso me correspondía a mí. Firmé contrato por un millón de pesetas el primer año (temporada 1976-77), porque tenía un millón y medio más que me correspondía de los ochenta mil dólares que pagó el club santanderino al Cerro Porteño.

Orlando Ramón Giménez nació en Trinidad —a unos siete kilómetros de Asunción, capital paraguaya—, el 24 de enero de 1952. Cuenta, por tanto, con veintisiete años flamantes (la misma edad que tenía Alfredo di Stéfano cuando fichó por el Real Madrid). Está casado con Flavia y tiene una niña —brasileña también— de cuatro meses que se llama Flavia Andrea. «En España no había convenio con Brasil, así que viajé a Portugal para inscribir a la niña para que sea brasileña como su madre.»

Giménez es un enamorado del fútbol brasileño y nos adelantó que «mi ilusión es terminar mi carrera en Brasil, en la tierra de mi mujer. Además, mi hermana (Celia) está viviendo en Río. Se casó con un futbolista. El portero paraguayo Aguilera, que defiende ahora los colores del Botafogo».

—¿Quién le descubrió?

—La razón por la que estoy jugando en España es por Yosu. Estuvo en Asunción y me vio jugar con el Cerro Porteño. Después, el traspaso se hizo de club a club.

—¿Sabía el equipo donde iba a jugar?

—Por supuesto. No vine engañado. Yosu me dijo que tenía dificultades para mantener la categoría.

Conoce a Saturnino Arrúa, aunque no actuó junto a él, ya que cuando fichó por el Cerro, el ahora «mañico» estaba ya en España. Sin embargo, sí lo hizo con Osorio, que juega en el Español de Barcelona. Y también con Rafael Zuviría, en su primera etapa en el Racing.

—¿Es cierto que está sin renovar en el Racing?

—No hay problemas.

—¿Cuándo terminaba su contrato?

—El 30 de junio de 1978.

—¿Habló con el presidente?

—Sí, claro. Ya le digo, no hay problemas.

—Tres millones de ficha...

—Tres millones y algo más...

—¿Por qué dice que no es una maleta?

—¡Hombre! Se habla de mi traspaso a otro club. Incluso apareció en diferentes medios de información. Y yo no sé nada. Pienso que se debe contar conmigo. Nadie me dijo nada, por lo tanto no me hago ilusiones. Indudablemente que me gustaría que se concretara mi traspaso a un club grande, pero para esto se tendría que contar conmigo. Yo puedo estar en desacuerdo con el equipo y otras circunstancias. Me juego mi futuro. Mi porvenir. Creo que es lógico.

—¿Y si fuera el Real Madrid?

—... Iría con los ojos cerrados.

—Posibilidades hay, teniendo en cuenta los precios altos de los otros futbolistas que pretende el cuadro de Chamartín. Rummenige, sesenta millones; Van der Kerkoff, cincuenta y cinco; Ferrero, setenta millones... Alonso, sesenta... ¿No cree?

—No sé...

—Su tasación es de treinta millones...

—No sé. Nunca se sabe si soy caro o barato. Sin embargo esta cifra me cotiza.

—¿Por que es introvertido?

—Quizá porque sé lo que quiero. Sé lo que es mío.

—¿Es egoísta?

—Con los míos, sí. Suelo dar lo que tengo cuando creo que otro está necesitado. Y no soy rencoroso.

—¿Cómo es el fútbol español?

—Demasiado fuerte y veloz. Carece de técnica.

—Del Bosque es técnico...

—Sí, pero ¿cuántos hay igual que Del Bosque?

—¿Es más férreo el marcaje?

—Por supuesto.

—¿Se cree un Erico segundo?

—Yo me creo un Giménez. Un jugador que le agrada el fútbol bonito. Que prevalezca el espectáculo siempre, aunque esto no se consigue con entera facilidad. Claro que en el fútbol español existen unos intereses, y éstos son los que obligan más a buscar un resultado que el fútbol-arte.

—¿Ambidextro?

—Sí, y casi siempre he actuado de ariete o extremo en cualquiera de los dos lados.

—¿No le importaría jugar en Segunda División?

—Mire, yo tengo dos opciones. Cambiar de equipo o marcharme a Brasil. Di todo lo que tengo en el Racing y puedo dar más en otro equipo. No se trata de ser desagradecido, sino que tengo que velar por mi familia y mi futuro.

—¿Y si el Racing ejerce el derecho de retención?

—Me marcho.



Giménez, en el Manzanares, ante Eusebio, un duro opositor.

NO suele haber grandes coincidencias en estos tiempos sobre los valores consumados de los futbolistas, y puede que el motivo no sea otro que el de la indudable falta de calidad de quienes lo practican. Sí hay, sin embargo, excepciones no confirmantes de ninguna regla, sino excepciones porque sí, porque aún quedan hombres de talento o de furia, cerebrales o de corazón.

Y entre esos se encuentra Migueli, un Tarzán rubio e hispánico, distinto al Weismüller que languidece hoy, apagando sus horas y sus alaridos en un manicomio o casa de salud, que suena más grato, de ese imperio USA que no ha podido hacer eternos a sus divos.

EL FUTBOL

Este Migueli bigotudo, con frondosa y «despreocupada» cabellera, puede que no hubiera sido nada en el cine. Y puede que tampoco en el fútbol si el chico no se hubiese adornado con unas virtudes raciales que se van perdiendo. Si ha sido simple prevención, si fue necesidad o el convencimiento de que sólo de aquella manera podía perpetuarse de algún modo en el mundo del balón, debe ser tema para la interioridad del propio jugador. Porque es bien cierto que Migueli no habría sido gran cosa si a su físico no le hubiera añadido el rico y picante aderezo de la chispa, del genio, de la entrega, de la bravura, del fajarse en cualquier situación y ante cualquier contrario. Migueli le



MIGUELI el vencedor del miedo

tiene ganada desde hace mucho tiempo la batalla al miedo. Es, casi, como uno de esos missiles «Poseidón» que de vez en cuando atraviesa el mar desde un «Polaris» para perderse en la inmensidad desconocida del espacio.

Pero no se crean que la vida del ex gaditano ha sido sólo de flor y azúcares, no. Migueli empezó desde abajo y ya luchando, pues eso era lo que tenía y lo que podía aprovechar. Su corpulencia facilitaba su abuso, y cuando con los amarillos del Carranza empezó a sonar, lo fue a la sombra de otro defensa por entonces más aireado, el que fuera madridista Andrés, perdido para el fútbol de primera línea en extrañas circunstancias. Dicen que el Real no quiso, entonces, al chico porque el Real no está para pruebas de sazón, sino para realidades confirmadas, y el caso es que el mozo se quedó con la miel en los labios. Pero por poco, por poco tiempo. El hombre desechado por los blancos se convirtió en el sueño de los azulgranas, y no es normal que uno de ellos desee lo que el otro no ha querido. Fue asì. El F. C. Barcelona daba en el centro de la diana; los de Chamartín cometían uno de sus más imperdonables fallos de estos últimos años sin que uno sepa si se han exigido, siquiera, responsabilidades por el desaguisado.

En el Nou Camp, la culminación, culminación de todo. Si el César le hubiera dado a la pelota en lugar de hacer la Guerra de las Galias, es posible que también hubiera empleado su histórica frase. Pero no lo hizo, y ahora se aplica a todo, a lo habido y por haber, pero siempre para los ganadores. Un perdedor o un mediano no están para coplas geniales.

—Y llegó, vio y venció...

—Tuve suerte. Las cosas me han salido.

—Y le salen...

—Y me salen.

—¿Qué hace para conseguirlo, Migueli?

—Entregarme. Entregarme en todo momento.

—Esa es una obligación para los flojos...

—Y es que no soy un fenómeno, amigo.

¿Quién lo diría, quién? Es probable que, al fin, la grandeza de Migueli resida precisamente en cierto candor a la hora de sopesar virtudes que tantos y tantos sueñan atesorar y que sólo unos pocos dominan. Pero queda, cómo no, a la hora del recuento feliz, el amargor dicho por los vistazos que le dieron los blancos y que no resultaron convincentes... o que no se lo resultaron a ellos..

—¿No le marcó aquello?

—No, no me marcó. Cada uno es libre de pensar lo que quiera o de dar el informe que más conveniente crea. En efecto, sólo fue un pequeño disgustillo, porque enseguida se produjo el interés del Barcelona.

—Y nada, como si todo hubiese sido borrado.

—Pues, mire, la verdad es que, cuando se está abajo todavía, lo que piensas es en salir de ahí. Claro, siempre sueñas con los mejores equipos, con los mejores compañeros, con las selecciones, con todo lo imaginable. Yo qué sé. Y cuando ese alguien que llama a tu puerta es el Barcelona, uno se queda casi tonto de la impresión.

El F. C. Barcelona, a buen seguro, sigue sorprendido por el acierto de su compra.

LAS TRES CARAS DE...

Los colores azulgranas han significado y significan el triunfo de Migueli, de su pundonor, de su vehemencia, de su arrojo; de su calidad, pues, porque esos apartados sólo los poseen los grandes, los hechos para la victoria, los forjados para el triunfo.

—Mal Barcelona liguero...

—Sí, señor, malo, malo. Sobre todo a domicilio, ¿eh?

—¿Y por qué, Migueli, por qué?

—Mentiría si le dijera que no lo sé. No creo que nadie lo sepa. Todo lo bueno que hemos hecho en el Nou Camp se ha convertido en negativo lejos de él. Puede que fuera algo psicológico. No sé.

—O Muller.

—Lucien no ha tenido la culpa de nada.

—Pero la ha pagado.

—Esa es la norma.

—Injusta...

—Sí, injusta, porque la verdad es que somos los mismos que ahora lo hacemos bien los que antes lo hacíamos mal. Debe ser cosa de rachas o sólo de azar.

—Digo: ¿no se lo han «cargado» ustedes?

—Hombre, eso es relativo. La culpa de los llamados males del Barcelona ha sido de todos. Entiéndalo: los jugadores son los que ganan y pierden los partidos.

«LUCHO Y HE LUCHADO, PORQUE ES LO MIO»

«NADIE PUEDE SABER QUE ES LO QUE NOS PASABA LEJOS DEL NOU CAMP»

«PERO LUCIEN NO TUVO LA CULPA»

«EL TITULO DE RECOPA ES UNO DE LOS QUE ME FALTAN Y ESPERO CONSEGUIRLO EN BASILEA»

«SOY DURO Y ENERGICO... DENTRO DE UN ORDEN»

«NO PODRIA QUEJARME DEL FUTBOL: EL Y LOS MIOS SON LO QUE TENGO»

MIGUELI EL TARZAN DE LOS ESTADIOS



No hacia falta remachar más sobre un tema difícil, que, en realidad, tampoco ofrece mayores dudas. Pero eso pertenece ya al pasado, porque los triunfos ocultan velocísimamente los traspiés. Hoy el Barcelona vive casi las horas previas a la finalísima de la Recopa. Y eso desborda el clima ambiental del azulgranismo.

—Pasó lo peor: la corta renta sobre el Beveren, la crisis copera española...

—No será fácil ganar en Basilea, pero éste es uno de los trofeos que me falta por conseguir. Y espero lograrlo en Suiza. De otro modo, todo lo que hemos sufrido hasta ahora no serviría de nada.

—Sufrido, dice...

—No ha sido sencillo llegar hasta aquí.

—Y vencer les eximiría de las culpas ligueras, ¿no?

—En cierta medida, sería una especie de compensación. No ganar por haber ganado es como no comer por haber comido.

—Y usted es glotón.

—En el campo me lo como todo. Todo lo que pueda, vamos.

—¿No cree que el Fortuna tiene algo que decir?

—Como nosotros. Pero, no sé, pienso que no se nos va a escapar esta oportunidad. La Recopa nos ha sido tan fiel, que es difícil pensar en tropiezos cuando se ha conseguido prácticamente todo.

—Usted es un batallador, y eso debe conducirle. Hay otros que no lo son, que no se fajan, que ceden ante la adversidad...

—Esta vez nos vamos a batir de punta a punta. Y, haciéndolo así, no hay por qué ser pesimista. Yo desde luego no lo soy.

—Digo, caballero, que ése va a ser un amargo reconocimiento al caído don Lucien.

—Y el mejor reconocimiento. Seguimos siendo los hombres que él cogió a comienzos de temporada.

Otra afirmación como ésta dejaba el asunto visto para una sentencia clara, como clara está su cualificación no sólo entre los más granados futbolistas del país, sino entre lo más florido de la fauna mundial en el nada agradable aspecto defensivo.

—¿Y qué hay que hacer para ganar en ese campo?

—Tener fe en uno mismo es primordial. Eso es una parte del concentrado.

—Migueli es hombre de fe demostrada, pero ¿y de espíritu?

—Creo que son dos aspectos que van unidos. No soy un hombre fácilmente abatible. Quiero decirle que mi estado de ánimo es siempre regular. Uniforme. No soy depresivo, no me dejo llevar ni por los grandes momentos ni por las épocas de crisis. Soy centrado en esa faceta.

—Y duro, enérgico...

—Siempre dentro de un orden.

—¿Qué supone el orden del fútbol para usted?

—Es lo que tengo. Mi familia y esto, los míos y el balón.

—Y es premiado.

—No tengo derecho a quejarme.

—¿El dinero?

—Importante, pero no vital.

—¿Los triunfos?

—Hay días que no tienen precio.

—¿Las derrotas?

—Hay días en que darías todo lo que tienes para evitarlas.

Para propia fortuna, Migueli no conoce muchos prismas como ése en la pura faceta personal. Y es que a los héroes se les encasilla por vencer y no por ser batidos.

ASI LO VE JUAN CARLOS LORENZO

PASADO, PRESENTE Y FUTURO DEL FUTBOL ESPAÑOL

«PERDIO CALIDAD POR DESCUIDAR LA CANTERA»

«KUBALA TIENE LA OBLIGACION DE OBSERVAR A LOS JOVENES»

«SE CUENTA CON JUGADORES POTENTES, PERO FALTAN HABILIDOSOS PARA EL MUNDIAL»



ES el personaje más polémico del mundo del fútbol en la Argentina. Para él no hay terminos medios: o se le idolatra o se le aborrece. Aquellos que le admiran y le respetan utilizan el argumento de sus títulos. Los que le odian sustentan el sentimiento de que su filosofía está basada en esquemas defensivos, «europeizantes», algo que el sentimiento nacional repudia. Pero a nosotros, los periodistas, nos toca ser objetivos y situarnos en el término intermedio. La cosa tampoco es fácil. Porque, al margen de su capacidad para saber ordenar un equipo en la cancha, el contorno en que se maneja siempre está signado por imprevisibles. Sus actitudes varían de acuerdo a las circunstancias. Es un personaje con una doble personalidad. Se muestra autoritario, casi dictador en el manejo del equipo (para muchos, una de sus mejores virtudes). Su actitud varía y se hace diametralmente opuesta cuando se sienta en una mesa y charla con el periodista amistosamente. Allí es otra persona. Amable, simpático, gran charlista, con un humor contagioso, va desgranando las anécdotas que recogió en su largo camino por el fútbol del mundo. Es **Juan Carlos Lorenzo**, el técnico con mayores títulos en la Argentina.

Nadie, absolutamente nadie puede exhibir en todo el Río de la Plata una hoja de servicios tan brillante al frente de equipos de clubs. Solamente César Luis Menotti, con la obtención del título mundial a través de selecciones, puede igualarlo. Y los dos representan dos estilos diferentes. Por eso, en todo el país, **o se está con Lorenzo o se está con Menotti.**

Campeón metropolitano y nacional con San Lorenzo en 1972 (el primer equipo que logró los dos títulos en el mismo año), llegó a Boca en 1976, luego de un brillante ciclo en Unión de Santa Fe, y repitió la hazaña coronando al club más popular de la Argentina bicampeón. Al año siguiente conquistó la Copa Libertadores y mantuvo ese lauro en 1978, agregando el de campeón intercontinental, venciendo al Borussia Moenchengladbach por 3-0, en Alemania. No le quedaba ningún título para conseguir, y a fines del año pasado decidió que su ciclo en Boca Juniors había concluido. Largas conversaciones con el presidente del club, Alberto J. Armando, y la promesa de que le iban a reforzar el equipo, hizo que siguiera al frente de los planteles profesionales. El proceso fue seguido con verdadero entusiasmo por todos los medios periodísticos. Como corolario, Lorenzo prometió una verdadera «revolu-

ción» futbolística para seguir manteniendo el nivel alcanzado. Y éstos fueron sus argumentos. Escuchémoslo.

«EMPEZAR DE NUEVO»

«Mi ciclo en Boca había terminado el año pasado. Ya no quedaba ningún título para ganar. Mi tarea empezó en 1976 y se fueron trazando objetivos. Hubo prioridades. La primera fue lograr un torneo en el orden local, que no se conseguía desde 1970. Cuando tomé el equipo había algunos jugadores con experiencia y le sumé otros que habían trabajado conmigo en Unión y San Lorenzo, como Gatti, Mastrángelo y Veglio. Se habían ido a España Trobbiani y Enzo Ferrero, dos buenos jugadores, y tenía que reemplazarlos con otros de igual jerarquía. No era fácil; por eso me decidí por aquellos que tuvieran experiencia. A mi criterio, los jugadores para ganar los campeonatos son los que tienen muchos partidos en sus espaldas. Cuando llegué a Boca me fijé un plan para tres años. Se fueron cumpliendo todas las pautas con éxitos deportivos. A pesar de que mucha gente no entendió el significado de nuestro trabajo, fuimos campeones de todo. Cuando se cumplió el plazo que nos habíamos fijado, sólo quedaban dos alternativas: o que yo me fuera o cambiar todo. Seguí y tuve que iniciar otra etapa. Totalmente distinta. Había que defender los títulos agregándole una mayor cuota de buenos jugadores, sobre todo de habilidad. Durante mucho tiempo me criticaron que yo prescindía de los habilidosos para inclinarme por los futbolistas de potencia. Eso es inexacto. Yo procuro siempre el equilibrio, y ésa es una de las bases de mis equipos. Cuando tengo un jugador habilidoso, procuro agregarle la cuota de sacrificio suficiente para que no sólo prive su talento, sino también su espíritu de lucha. En ese sentido tengo dos ejemplos valiosos: Jorge Benítez y Mario Zanabria. Los dos —muy hábiles y excelentes jugadores— creían que con su talento les bastaba para cumplir. No les saqué nada de todo lo que sabían. Sólo les fui haciendo comprender que era necesario trabajar con mayor sentido de equipo. Hoy son la base del andamiaje en que se mueve el equipo. Siempre consideré que un conjunto sin dinámica es un equipo muerto. Las grandes formaciones del mundo se manejan con el funcionamiento y la mecánica. Ya no se puede dejar librado nada a la improvisación. Ahora que ya tenemos un esquema definido, necesitamos ganar y que a la gente le guste el equipo. Que obtenga resultados, pero que también deleite a los espectadores. Esa es la razón por la que incorporé en este nuevo ciclo a la mayoría de jugadores hábiles. Claro, la tarea no es sencilla porque hay que cambiar muchas cosas. El resto de los jugadores está mecanizado a un sistema y hay que esperar para que el nuevo funcionamiento se haga carne en todo el plantel. Toda «revolución» necesita de tiempo. Yo la pido y espero que el público sepa comprenderme. Para mí hubiera sido mucho más fácil irme con toda la gloria. Acepté este compromiso porque el fútbol es mi vida...»

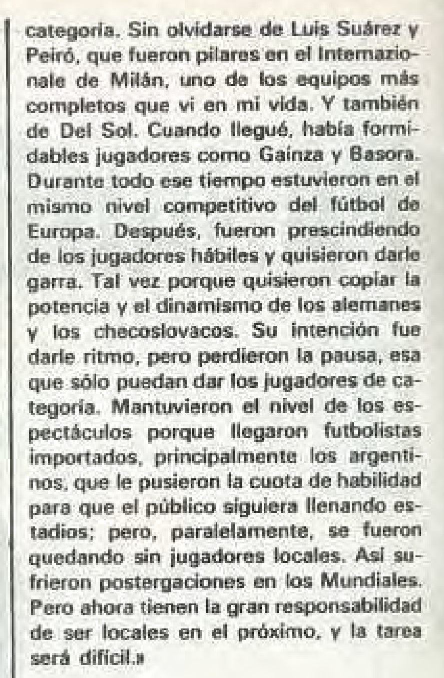
«UNA GRAN RESPONSABILIDAD»

«A partir del título conseguido en el Mundial, el fútbol argentino tiene una gran responsabilidad. Ahora tiene que defender el prestigio. Mucha gente supone que yo estoy enfrentado con Menotti porque vemos el fútbol de distinta manera. Yo pienso que es una cuestión de matices, pero que, en definitiva, los dos aspiramos a lo mismo. Y en este momento el compromiso es de todos los argentinos. El ya inició el nuevo proceso que finalizará en el Mundial de España, utilizando su criterio e inteligencia. Sé que lo

PLANEA JUAN CARLOS LORENZO

UNA REVOLUCION EN EL FUTBOL ARGENTINO





hará bien. A mí me toca también continuar defendiendo el prestigio a nivel de clubs, que significa también una gran responsabilidad. Nuestro fútbol, felizmente, está alcanzando un alto nivel de profesionalidad, algo que antes no tenía. La mayoría de los dirigentes, los jugadores y los técnicos comprendieron que no basta con la capacidad individual. Yo luché desde siempre para que se le encare con la seriedad que se merece. Dentro de las nuevas formas de trabajo que emprenderemos esta etapa, también nos fijamos prioridades. En primer lugar, no descuidaremos los torneos locales. Después, trataremos de ganar la Copa Libertadores, la Interamericana y la Intercontinental con el Brujas. El organigrama de los torneos argentinos nos permite este año jugar amistosos los días miércoles en el interior (el año pasado se jugaba dos veces por semana). Eso me va a posibilitar ir buscando nuevas variantes, de manera fundamental en ataque. El trabajo técnico y físico se irá acrecentando gradualmente para llegar en las mejores condiciones a las fechas claves. Quiero tener al equipo al ciento por ciento cuando tenga que disputar las finales. Boca encarará cinco torneos de gran importancia a la vez (Metropolitano, Nacional, Copa Libertadores, Intercontinental e Interamericana), al margen de los amistosos y la posibilidad de jugar Copas de Verano en Europa. Es mucho esfuerzo y hay que dosificar el trabajo de algunos jugadores, sobre todo los más veteranos. Con un acondicionamiento del movimiento físico de los jugadores de acuerdo a su edad, peso y rendimiento, y una serie de innovaciones en lo estratégico para ir logrando mayor poder ofensivo, trataremos de seguir manteniendo todo lo conquistado. Este es el secreto de una «revolución» que tiene como único objetivo sostener el gran prestigio que ganó el fútbol argentino a través de los resultados...»

FUTBOL ESPAÑOL: PASADO

Juan Carlos Lorenzo tuvo y vivió dos etapas en España. La primera, con el Mallorca, y más recientemente, con el Atlético de Madrid. En sus citas menciona siempre los ejemplos de las experiencias que recibió trabajando en esos lares. En la actualidad, recibe periódicamente información y está al tanto de toda actividad de los clubs y jugadores. Le pedimos un análisis del fútbol hispano y lo dividió en tres partes: pasado, presente y futuro. Escuchemos sus reflexiones sobre la primera etapa: «El fútbol español perdió vigencia internacional por la falta de trabajo en la cantera. Se descuidó ese aspecto fundamental y están pagando las consecuencias. Ya no aparecen los jugadores de jerarquía que tuvieron hace diez años. De aquella época fueron Pirri, Grosso, Velázquez, Asensi y Fusté. Todos de gran categoría. Sin olvidarse de Luis Suárez y Peiró, que fueron pilares en el Internazionale de Milán, uno de los equipos más completos que vi en mi vida. Y también de Del Sol. Cuando llegué, había formidables jugadores como Gainza y Basora. Durante todo ese tiempo estuvieron en el mismo nivel competitivo del fútbol de Europa. Después, fueron prescindiendo de los jugadores hábiles y quisieron darle garra. Tal vez porque quisieron copiar la potencia y el dinamismo de los alemanes y los checoslovacos. Su intención fue darle ritmo, pero perdieron la pausa, esa que sólo puedan dar los jugadores de categoría. Mantuvieron el nivel de los espectáculos porque llegaron futbolistas importados, principalmente los argentinos, que le pusieron la cuota de habilidad para que el público siguiera llenando estadios; pero, paralelamente, se fueron quedando sin jugadores locales. Así sufrieron postergaciones en los Mundiales. Pero ahora tienen la gran responsabilidad de ser locales en el próximo, y la tarea será difícil.»



EL PRESENTE

«Kubala es el hombre que tiene la "obligación" de hacer un equipo para estar en las finales. De los buenos jugadores que tiene en la actualidad, muchos de ellos, por su edad —Benito, Pirri, Asensi, Santillana—, difícilmente puedan estar en el 82. Tendrá que buscar sus reemplazantes en los jóvenes. Los únicos clubs que trataron de trabajar con la cantera fueron los vascos, y de allí puede sacar valores. Ya tiene a Satrústegui y Villar, y pueden ir apareciendo otros. Hay algunos, como el caso de Solsona; pero, en realidad, no abundan los de gran nivel. Los marcadores centrales del Barcelona, Migueli y Olmos, y Juanito, que es jugador interesante, pueden ir conformando la posibilidad de armar un equipo si los nuevos elementos logran amoldarse al equilibrio que, seguramente, intentará buscar Kubala. Aunque se me ocurre que lo más importante para el técnico será observar a los jóvenes con mucha atención.»

EL FUTURO

«El desempeño de España en el Mundial a jugarse en su tierra puede depender mucho del apoyo de la gente. Eso puede ser de vital importancia, tal como ocurrió en la Argentina para el equipo de Menotti. Pero, a diferencia de los rioplatenses, en el equipo español todavía no hay una columna vertebral de jerarquía como la que tenían los blanquicelestes con Fillol, Passarella, Gallego, Ardiles y Kempes. Si no logran de aquí a tres años encontrar futbolistas capaces de hacer pesar la personalidad, tendrán que recurrir a un conjunto basado en la garra. Pese a que es prematuro hacer un pronóstico, considero que España —aun teniendo en cuenta las dificultades que apunto— puede hacer un buen papel. Sobre todo si logra encontrar el equilibrio entre los jugadores potentes —que los tiene— y los habilidosos —que habrá que encontrarlos—. En este momento, el mejor equipo de Europa es Italia. Es el más completo, el mejor balanceado. En el fútbol italiano —a la inversa que en España— se trabajó en la cantera, se suprimieron los jugadores extranjeros y se vieron los frutos. Tiene un jugador excepcional, Paolo Rossi, y muchos jóvenes de nivel como Antognonni, Scirea, Beluggi, y otros, como Causio, que para el 82 todavía estarán para jugar. Para mí, si no aparece otra selección en esos tres años que faltan, desde ya los italianos son firmes candidatos para ganar el Mundial de España.»

Pedro URQUIZA

DE REPARTIDOR DE HIELO,
A CAMPEON MUNDIAL DE BOXEO Y ACTOR DE CINE

MONZON «LATIN LOVER»

- **El amor de Susana Giménez quedó atrás**
- **Un beso de Olga Matano provocó la ruptura**
- **Se habla de un nuevo idilio con Ursula Andress**

TRAS LA RUPTURA DE SU RELACION AMOROSA CON LA ACTRIZ Y «VEDETTE» SUSANA GIMENEZ, PROVOCADA POR UNA FOTO QUE MOTIVO UN ESCANDALO Y EN LA CUAL CARLOS MONZON APARECE BESANDO A OTRA «VEDETTE» EN MAR DEL PLATA, EL FENOMENO DEPORTIVO QUE FUE EL EX CAMPEON MUNDIAL ADQUIERE LA NECESIDAD DE UN PROFUNDO ANALISIS DE LA PERSONALIDAD DEL GRAN CAMPEON ARGENTINO QUE ESTRELLO LA FURIA DE SUS GOLPES EN HOMBRES COMO BENVENUTTI, GRIFFITH, «MANTEQUILLA» NAPOLES O RODRIGO VALDEZ. AHORA TAMBIEN SE HABLA DE UN ROMANCE CON LA ACTRIZ URSULA ANDRESS; ANTES SE HABLO DE SU ESCANDALOSA SEPARACION DE SU PRIMERA MUJER, DE SUS «FRECUENTES» VISITAS A LOS TRIBUNALES DE JUSTICIA, DE SUS SUPUESTOS HIJOS EXTRAMATRIMONIALES, Y UN LARGUISIMO ROSARIO ENHEBRADO CON AUTENTICAS PERLAS DEL COTILLEO, QUE EL MISMO MONZON DE UNA U OTRA FORMA LOGRA POTENCIAR. ALEJADO YA DE LOS RINGS, EL EX CAMPEON MUNDIAL SIGUE SIENDO NOTICIA. METERSE EN LA VIDA INTIMA DE MONZON, DESANDAR SU HISTORIA, SUPONE UN DESCUBRIMIENTO: SU TREMENDO TEMOR AL ANONIMATO. UNA VUELTA A SU PASADO DE MISERIA QUE AHORA, A PESAR DE SUS MILLONES, SE TRADUCE EN UNA PALABRA: SOLEDAD.

CARLOS Monzón, el ex campeón del mundo de los medianos juniors, ha inscrito para siempre su nombre en las páginas más gloriosas del boxeo mundial. Boxeadores de la talla de *Nino Benvenutti, Emile Griffith, Bennie Briscoe, Bouttier, Rodrigo Valdez* o *Mantequilla Nápoles* supieron de la furia de sus golpes.

Hace casi dos años Monzón decidió dejar el duro oficio de boxear y volver a casa. Pero no volvía solo, volvía con fama mundial y miles de dólares.

En realidad, quienes conocen de cerca a Monzón saben que gira con él como una constante diabólica: la soledad. Esa misma soledad acompañada de una viejísima melancolía, que seguramente tiene sus raíces en su Santa Fe natal, en su barrio de miseria, donde repartía hielo para ayudar a comprar el pan de su casa.

Aparentemente esa vieja y fea historia quedó atrás. Y si decimos aparentemente es porque también se dan otras constantes: la búsqueda permanente de la notoriedad, esa que perdió al renunciar (su edad —treinta y cinco años— lo indicaba) al cetro que tantas veces defendió victoriosamente. El ex campeón tiene lo que puede llamarse «picardía criolla». El boxeador argentino supo siempre que algún día el retiro sería inexorable. Y lo programó. En realidad programó el no regreso a las oscuras sombras del anonimato. Su estampa de galán y la cara intacta (en realidad nunca lo golpearon demasiado) le ayudaron a que continuara su carrera de «famoso» por otras vertientes. Hace seis años debutó como actor en un filme, junto a la «vedette» y actriz *Susana Giménez*. A partir de ese momento nació entre ambos una relación amorosa. Y empezaron también los primeros escándalos, el divorcio de su esposa y la consecuente indemnización por una cifra varias veces millonaria. Luego, la tormentosa relación con la Giménez, una espectacular «vedette» argentina que acompañaba a Carlos en cada combate donde defendía su título. La relación entre el boxeador y la actriz-«vedette», con rupturas y reconciliaciones, llenó páginas y páginas de revistas del corazón, e incluso otras consideradas «serias». Es que el fenómeno Monzón es digno de un estudio sociológico. Tras su primer filme, siguió alternando la dura tarea del gimnasio con las luces de los platós. Su amistad con *Alain Delon*, sus supuestos y desmentidos (por él) romances con actrices noveles del cine francés o italiano no hicieron más que potenciar su fama de boxeador (que se ganó por derecho propio) y de «latin lover». O sea, este amante latino, así gusta llamarlo la prensa italiana, iba preparando su retiro del ring, pero no el de los diarios y revistas. Hace tres semanas su nombre volvió a trepar a los titulares de la prensa argentina. Un fotógrafo sagaz obtuvo una foto de Monzón besando a una «vedette», *Olga Matano*, en una discoteca de Mar del Plata. Otra vez la piedra del escándalo estaba lanzada. Monzón adujo en su defensa que le habían hecho una trampa, se defendió diciendo que como es muy famoso (¿una expresión de deseos de continuar la notoriedad perdida?) todos los periodistas se fijan en él para obtener una foto que venda más periódicos.

Tratar la última separación de Monzón y la Giménez o analizar la veracidad de su beso a Olga Matano sería quedarnos en anécdotas.

Su último affaire surgió hace pocos días tras la visita a la Argentina de *Ursula Andress*. La escultural actriz, a quien se vio acompañada por Monzón (muy cariñoso con ella) en distintos lugares del Buenos Aires nocturno, afirmó que piensan rodar juntos un filme en Europa. Obviamente, tampoco interesa demasiado analizar acá la certeza o no del idilio Monzón-Ursula Andress.

En realidad el punto de partida de esta «otra carrera» de Monzón tiene su origen, tal como dijimos antes, en su relación amorosa con la Giménez. Fue, de alguna manera, el primer boxeador que accedió a un mundo hasta antes prohibitivo para otros pugilistas. Susana Giménez, hija de una familia de clase media alta de Buenos Aires, fue transformándolo. Corte de cabello moderno, ropa adecuada más para un actor que para un recio hombre de ring. Es más, hasta le indicaba nombres de novelas a leer. Así Carlos fue entrando en un mundo desconocido para él. Mientras tanto y sucesivamente, Bouttier, Rodrigo Valdez y Mantequilla Nápoles terminaban sus combates con Carlos magullados en el mejor de los casos o besando la lona en el peor. Y esto ha sido reconocido por muchos críticos de box: el poder de los golpes demoledores de Monzón no tiene muchos antecedentes en la historia del boxeo.

Así se daba el fenómeno de que mientras a Carlos le hacía ilusión conocer gente «muy importante», los famosos también se acercaban a él, querían conocer al «fenómeno».

Luego vendrá el retiro del ring. Tras enfrentar y vencer a Rodrigo Valdez, logra unificar la corona de su trono. Ya



La vida sentimental de Monzón es un volcán. Primero, Susana Giménez; ahora, Olga Matano, otra real hembra. El beso de su nuevo amor, o por mejor decir, la foto del mismo, fue lo que desató el escándalo.

¡Carlitos!... ¿Y esto?

LA bomba la lanzó nuestra colega VEA con un primer plano del beso en tapa y un título: **LA NOVIA DE MONZON**. Inmediatamente se hicieron eco todos los medios de información. ¡Por supuesto, **Carlos Monzón** siempre es noticia! Pero... el ex campeón siempre se queja de que le inventan cosas. También se queja de que las mujeres lo persiguen. Todavía no pudimos hacerle confesar si eso le disgusta. La señorita del beso es **Olga Mattero**, media vedette del teatro Pigalle de Mar del Plata. 21 años, 1,67 de estatura, 95-63-95 (no es su número de teléfono, son sus medidas anatómicas). La volcánica escena fue registrada en **Juane's**, boliche marplatense de onda. Cuando un señor le quiso dar un consejo al fotógrafo (recordando viejos planos) éste respondió: ¡Si Monzón no quiere fotos que la bese en su casa! Entretanto, **Susana Giménez** ensaya (ver página 6 y 7), se la ve acompañada por **Pepe Parada**, su manager, y se niega a hacer declaraciones sobre el estado de sus relaciones con Carlos.





Monzón, «trabajando» de cara a la... fotografía.



La pareja, en su época más cariñosa...



"MI UNICA NOVIA ES MI HIJA"

EL ESCANDALO DE CARLOS MONZON Y OLGA MATTANO

Las revistas han recogido su cariño por su hija. La única mujer que, según el boxeador, puede llenar su vida.

MONZON TEME A LA SOLEDAD Y AL ANONIMATO

«MI UNICA NOVIA ES MI HIJA»

no había más rivales. Por otra parte, Monzón comienza a notar el peso de los años, y el cotidiano y mañanero viaje al footing y luego al gimnasio comienza a fatigarlo. Y, en honor a la verdad, nadie podrá decir jamás que descuidó su entrenamiento. A pesar de su extraordinaria fortaleza física, nunca olvidó que el secreto de sus triunfos estaba en su tremenda pegada, pero también era consciente de que para ello debía prepararse a fondo. En sus últimos combates con Mantequilla Nápoles y especialmente con Rodrigo Valdez se advirtió que, a pesar de ganar (sin dejar dudas), Monzón ya no era el de antes. El mismo lo notó y prefirió abandonar el box en plena gloria, a los treinta y cinco años, antes que el box lo abandonara a él.

De cualquier forma, a lo largo de su carrera de deportista y la paralela, galán, había hecho acopio de lo que él necesitaba para ahuyentar ese viejo fantasma que lo perseguía desde niño: la miseria.

Lo que no pudo abandonar jamás es su vieja melancolía, generada (tal vez a él le cueste reconocerlo) por una profunda soledad.

Monzón tiene dinero, muchísimo dinero. En consecuencia, mucha gente gira en torno a él. Actor, modelo publicitario, empresario, productor de espectáculos. Tiene dos capitales que en estos casos valen mucho: dinero y fama. ¿Pero cuántos amigos tiene? El mismo responde a esa pregunta:

—Mis mejores amigos están en Santa Fe, son los muchachos del barrio donde me crié, del bar La Facultad, y lo llamábamos así porque allí íbamos todos los vagos que no habíamos ido o íbamos de cuando en cuando a la escuela.

Hace años, después de su segundo triunfo contra Benvenutti, en la mismísima Italia (que luego lo tomaría como hijo adoptivo), al regresar victorioso a Santa Fe se fue de copas con sus amigos. El Mercedes de Monzón era conducido por uno de sus compañeros, con bastante alcohol en la sangre. Así, atropelló a un ciclista. Monzón, el campeón del mundo, se pasó dos días en la cárcel, por la sencilla razón de que asumió el atropello. Era más fácil que lo soltaran pronto a él y no a su amigo, pobre y borracho. Ahora, vive en Buenos Aires. Y es como si las luces de la gran ciudad, su romance (ahora parece que finalmente concluido) con Susana Giménez, sus viajes a Roma donde se cansa de firmar autógrafos, a París, donde visita a su amigo Alain Delon, o sus idilios veraniegos con Olga Matano, u otoñales con Ursula Andress, le hicieran olvidar la profunda soledad interior que lo corroe. No hace mucho declaró:

—Ahora que dejé el boxeo y no tengo que madrugar para hacer footing, me levanto a las diez o a las once y, como no tengo ninguna tarea específica, me invento algún trabajo, algún proyecto, porque si no me aburro como loco y sufro mucho.

Lo que él no sabe, o sabe inconscientemente, es que también se inventa motivos para volver a ser noticia. Y

Susana y Carlos, en la «paz» del hogar.

Olga Matano, la del escándalo, también es una mujer de cuerpo entero.

esos motivos pueden ser Susana Giménez, su ex esposa, ir a declarar a los tribunales de Justicia por algún pleito pendiente, puede ser Olga Matano, Ursula Andress o como se llame. El caso es volver a figurar en la prensa.

Antes hablábamos de que, sabedor o no, Monzón programó su vida para no estar solo, y es como si para evitarlo cada acto de su vida intentara provocar una reacción en el periodismo. Tal vez éste sea su error más evidente o, en todo caso, su única defensa para evitar ser acorralado. Cuando pequeño lo acorraló la miseria. A golpes furiosos y trompadas decididas llenó sus arcas con miles de dólares. Una vez reconoció:

–Yo aprendí a boxear en la calle. Me peleaba con los pibes por un trozo de pan con mantequilla. Esa fue mi escuela.

Pero ahora Monzón tiene miedo de que lo acorrale definitivamente la soledad, el anonimato. Después de tanta gloria es difícil, cuando no se está preparado, volver a ser un ciudadano más por quien los aficionados guardan un lindo recuerdo.

Un periodista argentino de la revista «Así», luego de uno de sus característicos escándalos, comentó hace tres años:

«A veces temo que el final de Monzón sea un final policial, de locura o muerte violenta.»

Ojalá que el colega se haya equivocado en su temor.

Ojalá Monzón pueda revertir esa espantosa soledad y melancolía disfrazada de sonrisas con mirada triste.

Ojalá Monzón tenga en la vida cotidiana esa misma seguridad que lució arriba de los rings de todo el mundo.

Fue un deportista ejemplar. Y tiene muchos años por delante para ser un hombre común ejemplar, lo cual no es fácil. Y para terminar esta especie de análisis de uno de los más grandes campeones de la historia del box, una pequeña digresión. No se trató acá de cuestionar la vida amorosa de Monzón. Sí, en cambio, se intentó entender los porqués de su tremenda necesidad de querer ocupar la primera plana de los diarios. Y eso tiene, aunque parcial, una explicación.

Monzón tiene muy adentro aquel chaval raquítico (padeció raquitismo) que a pesar de su enfermedad recorría *solo* y por las madrugadas los bares llevando barras de hielo que le quemaban los dedos, esos mismos dedos de las mismas manos que por la tarde lustraban botas en la ahora lejana (aunque para él interiormente no tanto) ciudad de Santa Fe.

Tal vez esto explique lo inexplicable en apariencia.

Monzón, tras su ruptura con Susana Giménez, declaró:

–Mi única novia es mi hija.

Y, en *realidad,* uno cree que su verdadera novia tiene, como él, treinta y siete años y se llama SOLEDAD.

Jorge MARRONE
Agencia SURI-press
(Buenos Aires)



esto es una señora...



- Tenis. Dianne Fromholtz, Wendy Turnbull y Kerry Reid son las tenistas destacadas de...

  A. Canadá.
  B. Australia.
  C. Sudáfrica.
  D. Alemania occidental.
  E. Alemania del Norte.

- Boxeo. Oiga, ¿cómo se llama Berrocal?

  A. Antonio.
  B. José María.
  C. José Luis.
  D. Martín.
  E. Parlanchín.

- Automovilismo. Con treinta y nueve años, Clay Regazzoni es el veterano entre los pilotos de Fórmula 1, junto a otro de la misma edad. ¿Quién?

  A. Mario Andretti.
  B. Carlos Reutemann.
  C. Jochen Mass.
  D. Vittorio Brambilla.
  E. Agostinho Veguilla.

- Automovilismo. Hay dos pilotos con veintiún años, que son los más jóvenes de la Fórmula 1: Elio de Angelis y...

  A. Didier Pironi.
  B. Patrick Depallier.
  C. Emerson Fittipaldi.
  D. Jan Lamers.
  E. Enzo Ferrari.

- Baloncesto. Entre los doce de la nueva selección de Díaz-Miguel, ¿cuántos debutarán?

  A. Uno.
  B. Tres.
  C. Cinco.
  D. Siete.
  E. Saporta y Lluís.

- Baloncesto. Todos los citados, salvo uno, están en la selección absoluta de baloncesto. ¿Cuál falla?

  A. Fernández.
  B. Fermosel.
  C. Romay.
  D. Anas.
  E. Llorente.

- Baloncesto. Sólo uno de los citados jugará en el Pre-Europeo de Grecia con la selección «A». ¿Cuál?

  A. Del Corral.
  B. Cabrera.
  C. Corbalán.
  D. Margall.
  E. De la Cruz.

- Automovilismo. En Fórmula 1 se emplean cuatro marcas de motores. ¿Cuál sobra entre los citados?

  A. Brabham.
  B. Ferrari.
  C. Alfa Romeo.
  D. Renault.
  E. Ford.

- Automovilismo. Adivine qué nacionalidad está mal atribuida a los corredores de Fórmula 1 que se citan.

  A. Jochen Mass (Alemania Federal).
  B. Clay Regazzoni (Italia).
  C. Patrick Tambay (Francia).
  D. Didier Pironi (Francia).
  E. Mario Andretti (USA).

- Fútbol. ¿Qué posición suelen ocupar jugadores como Ciriaco, Noly, Navarro, Zambrano, Blanco, Félix, Valdés...?

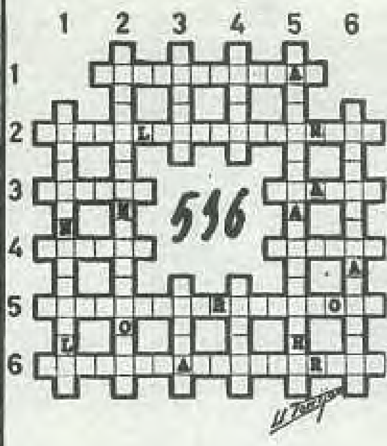
  A. Porteros.
  B. Defensas.
  C. Centrocampistas.
  D. Delanteros.
  E. Taquilleros.

SOLUCION A ¿ESTA USTED SEGURO?
1: B; 2: C; 3: A; 4: D; 5: D; 6: A; 7: D; 8: A; 9: B; 10: C.

SOLUCION A LOS DIEZ ERRORES
1: «Planetas» en el ángulo superior derecho. 2: Un dedo de la mano izquierda del «bicho» situado a la derecha. 3: Antena de la nave. 4: Una estrella en el ángulo inferior derecho. 5: Boca del personaje situado a la izquierda. 6: «Manos» derecha de dicho individuo. 7: Satélite espacial. 8: Antena izquierda del «señor» situado a la izquierda. 9: Oreja de dicho «señor». 10: Una estrella en el centro del dibujo.

SOLUCION AL REJAGRAMA
HORIZONTALES. 1: Aeronáutica. Al. 2: Bardal. Lenticular. Ríos. 3: Plutón. Oda. Adra. 4: Fútbol. Regata. 5: Cristianar. Robledo. Oso. 6: Quiniela. Aprender. Reír.
VERTICALES. 1: Canalón. Numeral. Luz. 2: Pentatlón. Neófito. Odín. 3: Onceno. Anima. As. 4: Atraco. Córner. 5: Na. Andanada. Apedrear. Reo. 6: Motorista. Alsacia.

REJAGRAMA



Se procederá como si se tratase de un simple crucigrama, colocando una letra en cada uno de los cuadros de la «reja» de acuerdo con las definiciones que se indican.

Las letras que ya figuran sobre el dibujo, para facilidad de su resolución, son comunes a la terminación de una palabra y principio de la siguiente.

Una vez resuelto correctamente el rejagrama aparecerán sobre los cuadros de la «reja» varias palabras relativas al DEPORTE EN GENERAL.

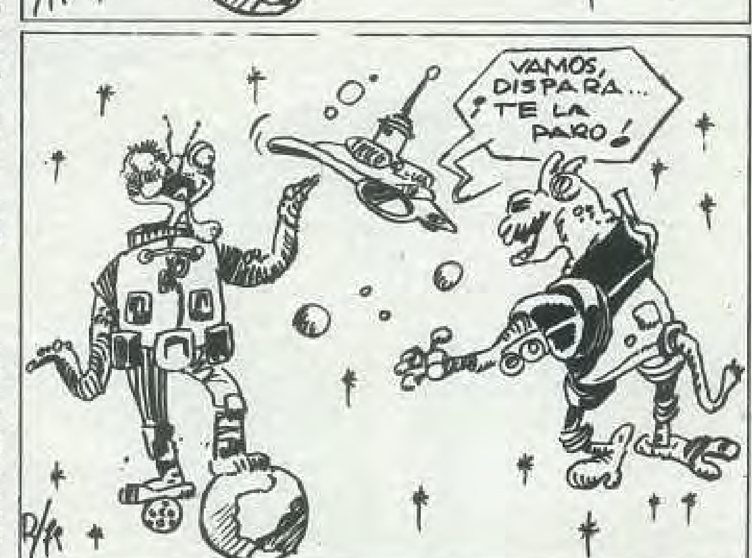
DEFINICIONES

HORIZONTALES. 1: **Navegación aérea.** Contracción. 2: Seto o tapia con barda. Uno de los huesos del oído. Corrientes continuas de agua. 3: El más remoto de los planetas en nuestro sistema solar. Composición poética. División de los vecinos de un pueblo. 4: **Juego entre dos equipos de once jugadores que no pueden tocar el balón con las manos. Carrera de lanchas o barcos ligeros.** 5: Bautizar. Sitio poblado de robles. Mamífero carnicero plantígrado. 6: **Sistema de apuestas mutuas en los juegos de fútbol.** Adquirir conocimientos. Demostrar alegría.

VERTICALES. 1: Conducto que recoge el agua de los tejados. Relativo al número. Agente físico que ilumina y hace visible los objetos. 2: **Prueba de cinco ejercicios olímpicos.** Persona recién convertida a una religión o causa. El más grande de los dioses en la mitología escandinava. 3: Undécimo. Alma del purgatorio. Diario deportivo. 4: Acción de atracar o saltear en poblado. **Saque de esquina en el deporte del fútbol.** 5: Símbolo del sodio. Gradería de un circo o de una plaza de toros. Arrojar piedras a una persona o cosa. Acusado que merece castigo. 6: **Deportista que va en moto.** Antigua provincia de Francia que, a veces, ha pertenecido a Alemania.

DIEZ ERRORES DIEZ

VAMOS, DISPARA... ¡TE LA PARO!



horóscopo del deportista

del 8 al 14 de mayo de 1979 — **Por MARCO ALFA**



ARIES
21 marzo-20 abril
FORMA FISICA: Podrá contar con un buen optimismo funcional. REFLEJOS: Responderán bastante bien a las necesidades de su deporte favorito. PELIGROS: La hostilidad del medio ambiente será mayor durante el 14. SUERTE: Habrá mayores posibilidades de éxito.



LIBRA
23 septiembre-22 octubre
FORMA FISICA: Puede padecer molestias articulares de mediana importancia. REFLEJOS: Actúe con seguridad y verá muy mejorado el tiempo de reacción. PELIGROS: Le amenazan caídas durante el 14. SUERTE: No espere mucho de ella durante toda esta semana.

TAURO
21 abril-20 mayo
FORMA FISICA: Le acompaña un buen aspecto de los astros en esta semana. REFLEJOS: Presentarán altos niveles de precisión y de rapidez. PELIGROS: Tendrán poca importancia. Actúe libre de temores. SUERTE: Período de tiempo monótono en este sentido.



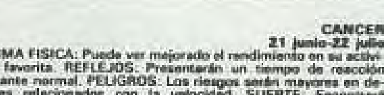
ESCORPION
23 octubre-22 noviembre
FORMA FISICA: Es buen momento para alcanzar un perfecto equilibrio orgánico. REFLEJOS: Tenderá a mejorar bastante el rendimiento de ellos. PELIGROS: Los días con mayores riesgos son el 9 y el 10. SUERTE: De influencia generalmente neutral o negativa.



GEMINIS
21 mayo-20 junio
FORMA FISICA: Le será fácil gozar de un buen estado de salud. REFLEJOS: Rápidos, si mantiene la mente libre de algunos problemas. PELIGROS: Período de tiempo tranquilo por lo general. SUERTE: Las cosas tenderán a marchar mejor para usted durante el 12 y el 13.



SAGITARIO
22 noviembre-21 diciembre
FORMA FISICA: Nada desfavorable se advierte con respecto a la marcha de la salud. REFLEJOS: Podrán hacerse muy necesarios algunos ejercicios de concentración. PELIGROS: Los astros le protegerán en todo momento. SUERTE: Se resolverán peor los asuntos delicados.



CANCER
21 junio-22 julio
FORMA FISICA: Puede ver mejorado el rendimiento en su actividad favorita. REFLEJOS: Presentarán un tiempo de reacción bastante normal. PELIGROS: Los riesgos serán mayores en deportes relacionados con la velocidad. SUERTE: Encontrará mucho apoyo en ella durante el 13.



CAPRICORNIO
22 diciembre-20 enero
FORMA FISICA: Los nervios pueden jugarle una mala pasada. Procure descansar más. REFLEJOS: Poco aptos para deportes relacionados con la velocidad. PELIGROS: Nada tendrá que lamentar si sigue el consejo arriba dado. SUERTE: La tendrá de su parte durante el 11 y el 12.





LEO
23 julio-22 agosto
FORMA FISICA: Nada contrario se advierte en el estudio de este terreno. REFLEJOS: Muy rápidos y precisos. Confíe en ellos. PELIGROS: Le amenazan golpes violentos durante el 10. SUERTE: Encontrará mucho apoyo en ella en situaciones que crea delicadas.



ACUARIO
21 enero-19 febrero
FORMA FISICA: Será una semana muy tranquila en este terreno. REFLEJOS: Salvarán muchas situaciones imprevistas. Confíe en ellos. PELIGROS: Proteja los miembros inferiores de posibles golpes durante el 10. SUERTE: Encontrará en ella poco apoyo a sus problemas.

VIRGO
23 agosto-22 septiembre
FORMA FISICA: No está en su mejor momento. Procure mover más esos músculos. REFLEJOS: Podrá bajar bastante el nivel de precisión. PELIGROS: Tome precauciones. La semana será muy variable en este sentido. SUERTE: Cuenta con un día muy favorable a sus proyectos: el 8.



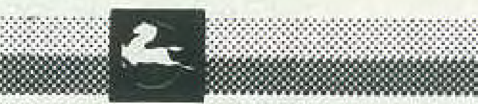
PISCIS
20 febrero-20 marzo
FORMA FISICA: Puede alcanzar en estos días un buen equilibrio orgánico. REFLEJOS: Se mostrarán muy rápidos y precisos. PELIGROS: Tome mayores precauciones durante el 9. El resto nada ha de temer. SUERTE: Estará de su parte, excepto en el día arriba indicado.



la cabina PEGASO



Nuestras innovaciones técnicas pretenden siempre dar el mejor servicio a los usuarios de nuestros vehículos.
Y siempre lo consiguen.
La cabina basculante, por ejemplo, además de las ventajas mecánicas que supone una basculación de 70°, significa contar con mayor espacio útil interno, con la comodidad de asientos de estructura anatómica y con la seguridad de una gran visibilidad.
Y es que, cuando pensamos en mecánica, no olvidamos al hombre que debe servirse de ella.



Chrysler 150 SX. 1600 c.c.
Conducción automática. Velocidad programada.

El lanzamiento del SX supone para el Chrysler 150 un nuevo adelanto sobre los coches de su categoría.

Porque el Chrysler SX es mucho más que un coche automático. Es un coche universal, con ventajas automáticas muy particulares.



Programador de Velocidad.
Un dispositivo excepcional de la tecnología Chrysler, inédito hasta ahora. Para mantener la velocidad elegida. Automáticamente.

Cambio automático Chrysler.
El automatismo del SX es genuino. Diseñado, experimentado y montado por Chrysler. Ideal para ciudad. Y para difrutar de una conducción más relajada en carretera.

Motor de 1.600 c.c.
Potencia y brío de sobra en el robusto motor del SX automático. Con 88 C. V. en su tracción delantera, para salir adelante en cualquier situación.

Servodirección.
Una nueva y práctica solución del Chrysler 150, para una maniobra siempre suave, precisa y cómoda.

Cerraduras eléctricas.
La operación de apertura y cierre es más sencilla, cómoda y segura. Un sistema electromagnético bloquea todas las puertas, con un simple giro de llave.

El buen gusto en coches.
El interior del SX es un alarde de elegancia y buen gusto. Para marcar aquí también la moda, todos los elementos de confort están perfectamente armonizados: en color y en la alta calidad de tapicería y guarnecido.

Un equipo universal, con mucho más.
El completo equipo del Chrysler 150, —con encendido electrónico, limpia-lavafaros y un largo etcétera— se amplía aún más en el SX.

Porque sus cerraduras eléctricas, llantas de aleación ligera, techo corredizo, parabrisas laminado, y su capota de vinilo, son sólo ejemplos de sus mejores ventajas.

Descubra el resto en el concesionario Chrysler más cercano. Le esperan los Chrysler 150.

Desde 427.700 ptas. f.f.



Chrysler 150:
el coche universal.





Utilizamos sólo lubricantes CEPSA

SALON INTERNACIONAL
DEL AUTOMOVIL
DE BARCELONA 1979

SEAT RITMO, «VEDETTE» DEL CERTAMEN

UN NUEVO
CONCEPTO
DEL
AUTOMOVIL

SALON'79

LA bianualidad del Salón Internacional del Automóvil de Barcelona nos hacía pensar que la mayoría de los fabricantes nacionales presentarían importantes novedades; precisamente ellos mismos fueron los que abogaron por este paréntesis de dos años. Sin embargo, los hechos han sido muy distintos. Y cuando decimos esto, nos referimos principalmente al sector de vehículos de turismo. Pues bien, la edición 1979 de nuestro certamen automovilístico, en lo que respecta a coches nacionales, únicamente nos ha ofrecido una auténtica novedad para el mercado español: el Seat Ritmo. El resto de las marcas, salvo Chrysler España, exponían modelos conocidos, con alguna que otra innovación.

Chrysler España, por su parte, ha tratado de presentar algo más. Y al margen de las novedades en vehículos industriales, exhibía dos nuevas versiones de su modelo 150, como son el nuevo LS, vehículo concebido para la utilización de gasolina normal, y la versión más alta de la gama, SX, equipado con motor de 1.600 c.c. y con mejoras muy sustanciosas, en cuanto a confort y comodidad, como veremos en el apartado correspondiente.

Quizá esta falta de interés por parte de las demás marcas suponemos que se debe a la nueva normativa del sector, donde se refleja la posibilidad de importar, con un arancel bajísimo, los modelos de las fábricas matrices que no se montan en España. Esto, evidentemente, podremos comprobarlo a partir del próximo mes de junio.

Otro tema es el sector motociclista. En este caso no ha importado la nueva normativa. Los fabricantes españoles disponen de su propia tecnología, que se traduce a un yo me lo guiso y yo me lo como. Casi la totalidad de ellos han presentado nuevos modelos, destacando cierta tendencia a la moto de carretera, amén de la proliferación de los ciclomotores automáticos equipados con llantas de aleación.

El apartado de vehículos industriales tampoco se ha quedado atrás. Chrysler, Pegaso y Mevosa están preparándose para la futura integración de España en la CEE. En la industria auxiliar de componentes ocurre un tanto de lo mismo. Dado el llamado Plan Sahagún, no queda más remedio que estar «armados» para los años venideros.

Concretando, un Salón que, a excepción de los modelos presentados y de la enorme afluencia de público —dicen que se han batido todos los récords—, seguirá engrosando las arcas del Comité Organizador, que, en definitiva, es quien saca mejor partido del certamen. Así, pues, hasta dentro de dos años.

RITMO, NUEVO CONCEPTO DEL AUTOMOVIL



Realización:
TOMAS DIAZ-VALDES
Textos: T. DIAZ-VALDES-SERGIO PICCIONE
Fotos: A. SEGUI y DIAZ-VALDES

EL Seat Ritmo inicia una nueva generación de automóviles de los años 80, un hito tan importante como el señalado por el 127. De él se conocen ya muchos detalles, pero los secretos más importantes están ocultos. Tras este nuevo modelo hay todo un mundo de tecnología, de recursos humanos, de estudios profundos para dar respuestas a las expectativas y necesidades de la clientela.

El Ritmo ha surgido gracias a un proyecto madurado a lo largo de cuatro años, desarrollado por un equipo de 1.200 personas que llevaron a cabo la construcción de 70 prototipos con medios artesanales y la realización de más de millón y medio de kilómetros de prueba con los primeros prototipos. Se ha utilizado una modernísima y sofisticada metodología para asegurar unos niveles de calidad y fiabilidad máximos. Asimismo, para el proceso de fabricación se ha ideado y puesto a punto una tecnología inédita, basada en la completa automatización del ensamblado y soldadura de la carrocería (sistema Robogate).

Las características más resaltables de la carrocería Ritmo se pueden sintetizar en los siguientes puntos: carrocería de dos volúmenes, con destacables cotas de habitabilidad respecto a las dimensiones externas; el área habitable del Ritmo es de 2,352 metros cuadrados, el valor más alto de la categoría. Perfil en cuña, en beneficio de una aerodinámica récord y de la visibilidad. Escudos paragolpes integrados que aseguran la compacidad de diseño, el aerodinamismo y la reducción de daños materiales en caso de impacto. Toma de aire asimétrica, diseñada en el túnel de viento, para que consiga una ventilación óptima del habitáculo y del compartimiento del motor (aerodinámica interna).

RECORD EN ECONOMIA DE CONSUMO

La aerodinámica récord es una premisa que se impuso por un doble motivo: conseguir un **consumo mínimo**, sin renunciar a la **brillantez de prestaciones.**

Tras profundos estudios de la carrocería, se ha logrado un coeficiente de forma récord, 0,38, que es el más bajo de la categoría, con diferencia sobre el resto.

LA SEGURIDAD, PUNTO FUERTE

El Ritmo ha sido proyectado con ordenadores mediante la creación de modelos matemáticos que permiten la individualización casi inmediata de **soluciones óptimas en los planos de calidad, robustez, seguridad, confort y exigencias de producción.**

Los principales componentes estructurales y mecánicos del Ritmo han sido proyectados según este método de vanguardia. Del mismo modo, la estructura de carrocería del Ritmo ha sido optimizada con la previa simulación matemática —por ordenador electrónico— del choque frontal contra un muro. Gracias a este sistema se ha logrado alcanzar unos niveles de seguridad máximos, destacando la indeformabilidad del amplio habitáculo.

El espectro sonoro del habitáculo del Ritmo, el mejor en su categoría, ha requerido la puesta a punto y el empleo de medios técnico-científicos y experimentales. Los estudios e investigaciones han sido iniciados sin tener que recurrir a la fase de anteproyecto gracias al empleo de modelos matemáticos que se han desarrollado siguiendo dos directrices: la investigación de las **fuentes y la propagación de ruidos.**

Entre las innovaciones más importantes introducidas en el campo de los materiales, en el Ritmo destacan los **escudos de protección,** que sustituyen con gran ventaja a los tradicionales parachoques. Estos escudos están fabricados en un nuevo material termoplástico, caracterizado por su elevada estabilidad térmica y por su notable capacidad de absorción de energía en caso de impacto, sin sufrir daño alguno (hasta seis kilómetros por hora).

ECONOMIA DEL MANTENIMIENTO

En el Ritmo se ha tenido muy en cuenta el diseño de la carrocería con el fin de facilitar la accesibilidad mecánica. Este aspecto ha sido tenido muy en cuenta desde las primeras fases del proyecto, hasta el extremo que puede decirse que el coche destaca por aportar las soluciones más avanzadas. Los escudos protectores, de resina elástica, suponen un salto de calidad por la eficaz protección en impactos a baja velocidad. Ello representa una reducción muy notable en los costes de reparación, comparando con los sistemas tradicionales. El capot del motor se articula posteriormente, con lo que el acceso a la mecánica situado delante, en posición transversal, se facilita considerablemente. Los pasarruedas delanteros no están soldados sino atornillados, con lo cual se facilita mucho la sustitución. El vano motor se caracteriza por la amplitud de espacio, con gran facilidad para intervenir directamente en cualquier elemento sin necesidad de desmontar y volver a montar otros, que es uno de los factores que alargan y encarecen las reparaciones.

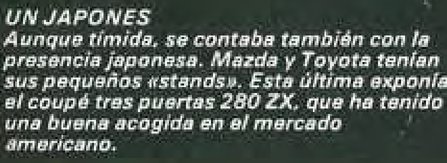
Todos estos planteamientos de proyecto y las innumerables mejoras introducidas durante su desarrollo han permitido reducir en un 15 por 100 los tiempos de reparación del Ritmo con respecto a los tiempos medios exigidos por las gamas de automóviles actuales.

COCHES para SOÑAR

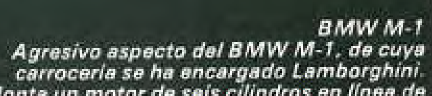
EXPECTATIVA ANTE LA NUEVA NORMATIVA (VEHICULOS DE IMPORTACION)



FERRARI
Uno de los coches más caros del certamen: Ferrari BB 512. Más de 300 kilómetros por hora, 360 CV, doce cilindros y... más de seis millones de pesetas.



UN JAPONES
Aunque tímida, se contaba también con la presencia japonesa. Mazda y Toyota tenían sus pequeños «stands». Esta última exponía el coupé tres puertas 280 ZX, que ha tenido una buena acogida en el mercado americano.



BMW M-1
Agresivo aspecto del BMW M-1, de cuya carrocería se ha encargado Lamborghini. Monta un motor de seis cilindros en línea de 3,5 litros, pero se prepara una versión turboalimentada.

UN cierto desánimo en el sector de automóviles de importación del Salón de Barcelona. Desánimo que sí puede tener una justificación por el hecho de que deje de ser necesario asistir a esta muestra como medio de conseguir aumentar el número de licencias de importación, deja de tenerla cuando se piensa que estos importadores van a disponer de más coches de los que, por su elevado precio (a consecuencia de los impuestos que siguen gravitando sobre estos vehículos), puedan vender sin esfuerzo, como han hecho hasta ahora. Para ellos va a ser necesario comenzar a pensar en la publicidad y en la promoción de sus modelos, y no se puede negar que el Salón es buen escaparate.

Aparte de esto, pocas novedades a destacar. La mayoría de lo expuesto eran modelos conocidos, presentados en otros salones europeos.

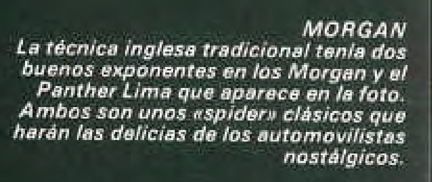
Como tónica general hay que destacar la potenciación de los motores diesel para vehículos de turismo, un terreno en el que la pionera fue Mercedes, pero que sólo ha comenzado a ser atractivo para otras marcas cuando Volkswagen asombró al mundo presentando su pequeño Golf Diesel, equipado de un motor 1600 reconvertido para el ciclo diesel. Rápidamente, el grupo VW-Audi dotó también de motores diesel la serie 100 (Audi), siendo rápidamente imitada por Fiat, que presentó sus 131 y 132 diesel. Dentro de este grupo de turismos diesel eran novedades para España la gama General Motors americana. Desde los Odsmobile Tornado hasta los lujosos Cadillac Sevilla, que montan un motor V-8 de cinco litros diesel. El nuevo Volvo, que monta un seis cilindros realizado y fabricado para ella por Volkswagen. Y el recientísimo Peugeot 604 Turbo.



Otras novedades equipadas con motores para gasolina eran los Opel Senator (o Vauxhall Royale si son construidos en Inglaterra); los Ford Çapri y Musntang americanos, con motor V-6 y V-8; los Datsun 280 ZX; los Mazda RX-7, y sobre todo el BMW M-1, el vehículo de gran turismo realizado por la marca alemana en colaboración con Lamborghini. El resto de los modelos presentes en el pabellón reservado a vehículos de importación eran ya conocidos.



SAAB TURBO 2000
Con motor sobrealimentado, este modelo de fabricación sueca es el de mejores performances dentro de la línea de modelos de su misma categoría.



MORGAN
La técnica inglesa tradicional tenía dos buenos exponentes en los Morgan y el Panther Lima que aparece en la foto. Ambos son unos «spider» clásicos que harán las delicias de los automovilistas nostálgicos.

PORSCHE TURBO
Otra de las tendencias actuales en la técnica de motores es la sobrealimentación por medio de turbocompresores. Un buen exponente de ella es el Porsche 924 Turbo, con motor de cuatro cilindros y dos litros, de procedencia Audi.



MERCEDES AC-111
Como portaestandarte de la técnica diesel, Mercedes mostraba su prototipo C-111, que el año pasado batiera todos los récords de velocidad en la pista de Nardo, al sur de Italia.

MASERATI
Pese a los problemas económicos, Maserati sigue en pie. En el Salón mostraba su Cuattroporte, una berlina de cuatro puertas, con motor delantero, capaz de alcanzar los 240 Km/h.

Mercedes-Benz
la inversión segura

poder elegir ya es ahorrar

Cada actividad requiere su transporte.

Por eso, a la hora de comprar un vehículo industrial, es importante, primero, tener dónde elegir, y segundo, elegir lo más adecuado.

Para empezar, Mercedes-Benz le ofrece tres modelos diferentes: N-1000, N-1300 y L-406-D. Para 1.000, 1.300 y 2.500 kilos. Con la versión adecuada para cada tipo de actividad.

Usted tiene potencia para elegir: 47 CV (34,5 kw), 60 CV (44,1 kw) y 65 CV (47,8 kw).

Capacidad para elegir: Desde 6,6 hasta 12 m³. En versiones especiales, el límite lo pone usted.

Y carrocerías para elegir: Lo mismo en versiones de serie que especiales.

Esta posibilidad de elección ya supone un ahorro y una garantía de rentabilidad para su negocio.

Lo mismo que la seguridad que dan sus frenos, su proporcional reparto de pesos y su estabilidad; la probada calidad de su motor Diesel y la eficacia de su Servicio de Asistencia en toda España.

Adelante. Dé el primer paso para asegurar su inversión y tendrá, por el precio de otro vehículo, todo un Mercedes-Benz. Una inversión segura.

Visite a su Concesionario Mercedes-Benz.





CONSULTE AL CONCESIONARIO MERCEDES-BENZ DE SU PROVINCIA

UNICAS NOVEDADES: SEAT Y CHRYSLER



Los dos nuevos Chrysler 150, juntos.



Renault, presente con su amplia gama de modelos.



Citroën: ninguna novedad, pero amplia presencia. (Fotos H. Seguí.)

NINGUNA ausencia que señalar entre los fabricantes españoles, aunque en su mayoría tenían poco que presentar. Si exceptuamos el Ritmo, del que hablamos en otra parte de este número, tan solo Chrysler tenía algo que mostrar este año. Y lo que tenía que mostrar eran las nuevas versiones 150 LS y SX.

El 150 LS, que viene a reemplazar a los GLS en la parte baja de la gama, ofrece un motor 1.442 c.c. como las versiones S y GT, con la compresión rebajada para poder emplear gasolina de 90 NO. Con este arreglo, el coche pierde 10 CV., quedándose en 75 CV., lo que todavía representa una ganancia de 7 CV. sobre los antiguos GLS 1.300, que desarrollaban 68 CV.

El 150 SX supera al GT en lo alto de la gama. No sólo incorpora algunos detalles más en terminación, como pueden ser el techo de vinilo y las llantas de aleación ligera, sino que su mecánica cambia. El motor es un 1.600 c.c., que si bien sólo da 3 CV. más que el 1.442 en versión gasolina Súper, tiene mucho más par. En el SX, la caja de cambios es automática, tipo Torqueflite, de tres velocidades hacia delante. Y la dirección, que mantiene el mecanismo de cremallera, es asistida, no necesitándose el más mínimo esfuerzo para mover el volante, incluso cuando el coche está parado. Estas versiones se incorporan a la gama con un precio de 427.700 ptas. para el LS, y de 578.000 ptas. para el SX.

Pasando a otras marcas, Citroën-Peugeot tan sólo anunciaba un aumento en la diversidad de opciones para sus Peugeot 504, desde los elevalunas eléctricos hasta la dirección asistida. No había en cambio ninguna modificación entre los Citroën. Lo mismo ocurría con Fasa Renault, que animaba su stand con los R-5 TS y Copa preparados para las Copas de Iniciación y promoción de pilotos. Todo lo demás eran modelos ya conocidos. La fábrica de Valladolid no ha querido ni siquiera mostrar algunos de sus próximos modelos en estudio, como es el caso del R-14.

El caso de Ford era exactamente el mismo; todo lo más, disimulado con la presencia del Fiesta Cosmos (versión bastante completa en equipo y presentación con un precio de oferta), así como el Fiesta Vaquero, ensayo de decoración del coche, un tanto estrambótico. Para terminar de llenar el espacio contratado, se había traído el Fiesta carrozado por Ghia, que fue presentado en el Salón de Ginebra, de líneas futuristas.

En este pabellón reservado a los Turismos Nacionales se exponía también una versión diesel del Ritmo, realizada en Italia, pero no por Fiat, sino por FNM. Esta empresa importa motores Perkins realizados por Motor Ibérica en España, en la versión sobrealimentada, también difundida en nuestro país por Turmesa. El coche tiene unas prestaciones buenas, con un consumo bajo y un nivel sonoro realmente corto. La presencia de esta versión, junto a las de gasolina presentadas por Seat, animaba un poco el pabellón, en el que, si hacemos esta excepción, había lo mismo que ver que en cualquier calle.



Stand de Seat en el que destacaba el Ritmo.

MOTOS: NOVEDADES A TODO COLOR

Es evidente que el Salón Internacional del Automóvil, en su edición 1979, es el mejor escaparate de la industria motociclista nacional. La gran mayoría —diríamos que casi todos— han presentado alguna que otra novedad.

Es como si esperasen el acontecimiento para ofrecer a su público —cada día más numeroso— los últimos modelos: el fruto elabo-



TORROT TT 50
Los ciclomotores fabricados por Iriondo, S. A., se distinguen por dos conceptos: la calidad de su terminación y la elección del grupo alemán Sachs. Ambos se complementan, y el resultado no puede ser más positivo. En este caso, Torrot nos presentaba la conocida versión City, equipada con llantas de aleación; y como novedad, la nueva TT-50 que mostramos en la fotografía, equipada con motor Sachs y carrozada íntegramente en politeno. Un modelo que dará mucho que hablar en el futuro.



GUZZI CROSS 50
Un ciclomotor que incorpora todos los ingredientes que son necesarios en una pequeña máquina de todo terreno: escape de bufanda, guardabarros en plástico y toda esa serie de detalles al gusto de los jóvenes de hoy.



MTV YAK 410
La novedad más importante del certamen, en cuanto a moto grande respecta, es la nueva MTV YAK 410, de la que damos amplia referencia en páginas posteriores. Sin temor a equivocaciones, ha sido la auténtica moto «vedette».



MONTESA CRONO 350
Otra novedad digna de tenerse en cuenta: Montesa Crono 350. Una máquina esperada por los aficionados a la carretera fieles a la marca Montesa. Se trata de una máquina muy poco complicada, muy racional, en la que se ha buscado, ante todo, lo práctico. Se ha partido del conocido motor bicilíndrico, con las variantes necesarias para su nueva utilización. El chasis es de doble cuna. Destacan las llantas de aleación, amén de los frenos de disco.



BULTACO STREAKER 74
Nuevo colorido y nuevo motor para la famosa Streaker. En otro apartado ofrecemos amplia información sobre este nuevo propulsor, estudiado íntegramente para esta cilindrada, y que equipará a todos los modelos de la marca.



MOTO GUZZI
En un stand amplio como pocos, Lezauto, importador de las famosas motocicletas Moto Guzzi para España, presentaba toda la gama de modelos, destacando las versiones Le Mans, con carenado integral.

rado durante dos años por sus respectivos departamentos de creación.

Así, pues, Mototrans, Sanglas, Montesa, Bultaco, Ossa y todos los fabricantes de ciclomotores han presentado algo nuevo. Y todos con un denominador común: la moto de carretera. Esto demuestra que nuestros fabricantes en ningún caso son ajenos a la tendencia futura de este tipo de motocicletas. Lo expuesto en el Salón, evidentemente, es la imagen del optimismo que reina, afortunadamente, entre todos ellos.

Y como una imagen vale más que mil palabras, en estas dos páginas a todo color y a continuación mostramos las más destacadas novedades.



GUZZI SPORT 50
Una nueva versión de ciclomotor de carretera, equipada con motor de cuatro velocidades, carenado, etc. La montura queda muy bien definida, gracias a todos los complementos.



PUCH MONZA 50
Este ciclomotor puede hacer cambiar las preferencias de los jóvenes en cuanto a tipo de ciclomotor. En el modelo Monza-50, la firma asturiana ha realizado un gran esfuerzo. Es uno de los ciclomotores más admirados del Salón. Lleva todo lo que debe llevar. Ni le sobra ni le falta nada: llantas de aleación, carenado, cuentavueltas, frenos de disco...; hasta los pedales han sido estudiados, de forma que, replegados, sirvan como estriberas para el posible pasajero. Y todo ello equipado con el potente y resistente motor de la marca.



SANGLAS TT 500
Una de las novedades más sorprendentes ha sido la nueva Sanglas TT 500. Una máquina mixta (carretera y campo), de medio litro de cilindrada —cuatro tiempos—, con una línea francamente agradable. Ahora tendremos que conocer su utilidad dentro de este campo. Por el momento, han tratado de reducir el peso al máximo, montando horquilla delantera de magnesio, tapas de motor más estrechas, etc. El cambio es de cinco relaciones.



GILERA GR-2
Era lógico pensar que la firma Gilera no podía quedarse atrás en cuanto a los ciclomotores de todo terreno. Bien es verdad que, en principio, hicieron algunas tentativas sin mucho éxito. Sin embargo, en esta ocasión tratan de ofrecer un vehículo de acuerdo con las exigencias del momento. Las nuevas GR-2, en versiones de 50 y 74 c.c., con cambio de cuatro velocidades, cumplen perfectamente con aquellas preferencias, siendo un estimable competidor en este sector.



HONDA SEIS CILINDROS
Como máquina espectacular, ofrecemos esta Honda 1000 CBX, equipada con motor de seis cilindros, cuatro tiempos y doble árbol de levas. Una motocicleta con una terminación impecable y que llamaba poderosamente la atención entre las «super-bikes».



BMW 100 RS
Nuevo colorido y algunas mejores sustanciales en la transmisión para el modelo más alto de la gama BMW. El «Rolls» de la moto estaba muy bien representado en el recinto barcelonés.

NOVEDADES

DERBI

EN este nuevo e importante certamen, Derbi nos presenta de forma especial dos novedades a destacar sobre el resto. El Variant SLE América y la Derbi 74 c. c. Carreras Cross.

VARIANT SLE AMERICA

Como ya indica su nombre, es un nuevo ciclomotor automático que se incorpora a la ya extensa gama Variant, siendo sus características diferenciales, con respecto al resto de sus hermanos, el nuevo pintado en color negro, así como la nueva decoración, que junto a las llantas integrales en aluminio que incorpora, ofrece un armonioso y contrastado conjunto de gran prestancia y que no dudamos obtendrá un notable éxito en su puesta al mercado. Es una versión que se está introduciendo en Estados Unidos con gran éxito y se espera que en España tenga una gran aceptación, tanto por su depurada línea como por su potencia.



Nuevo modelo de moto-cross.

DERBI 74 C. C. CROSS COMPETICION

Esta motocicleta, réplica exacta de los modelos oficiales de fábrica Cross Competición, incorpora una nueva distribución en su motor de cuatro transfers y un nuevo cambio de velocidades de relación cerrada, que le permite ofrecer unas prestaciones superiores con relación al modelo anterior, al obtener una mejor curva de potencia y un mejor aprovechamiento de las marchas.

El resto de características técnicas más importantes son: palanca de arranque reversible; pedal de freno de aluminio estampado; nuevo puño de gas con salida de cable lateral, que evita roturas y enganches; tubo de escape adecuado para conseguir mayor rendimiento de la nueva distribución; rodamientos del basculante de mayor diámetro y mayor capacidad de carga; estriberas desmontables para evitar las roturas, y horquilla delantera oleoneumática de eje avanzado.

Con respecto al resto de los modelos presentados por Derbi, podemos separarlos en las siguientes gamas:

CICLOMOTORES AUTOMATICOS VARIANT

Con los automáticos Variant, ya hemos reseñado anteriormente la novedad del Variant SLE América; junto a él, los ya sobradamente conocidos Variant N, Variant SL, Variant SLE con llantas integrales en colores verde y oro, Variant TT Campero.

Es importante señalar que esta gama Variant, con su conseguida estética, belleza de líneas y sus sofisticados colores, convierte a estos modelos en los vehículos con más características diferenciales que existen actualmente y a la vez los destacan como líderes indiscutibles dentro de su gama.

CICLOMOTORES UTILITARIOS DE CARRETERA

Esta es la conocida gama Antorcha, que se presenta con nuevas mejoras en todos sus acabados y de la que es patente su fama por los miles de usuarios que llenan la geografía española con estos pequeños vehículos, siendo sus principales modelos los ciclomotores Tricampeona y Olímpica Campeona.

CICLOMOTORES CARRETERA DEPORTIVOS

Compuesta por el modelo Derbi GTS, cuyo éxito desde su lanzamiento al mercado ha sido una total y rotunda realidad.

Este modelo se presenta también opcionalmente con llantas integrales de aleación, lo que acrecienta su línea eminentemente deportiva.

CICLOMOTORES FUERA CARRETERA/CROSS

En esta gama debe destacarse el modelo Derbi Diablo Super, recientemente salido de las cadenas de montaje de Derbi y en el que se aúnan la tecnología y el trabajo que han conseguido las diferentes victorias obtenidas por Derbi en los Campeonatos Junior de Moto-Cross.

Este ciclomotor, merced a su chasis de doble cuna, una excelente suspensión, así como al nuevo cambio de velocidades que incorpora, es ideal para los amantes de la montaña. Su estética se ha cuidado con sumo esmero, convirtiéndolo en un ciclomotor enormemente atractivo.

Esta gama se completa con el modelo Derbi Diablo, antecesor del anterior.

MOTOCICLETAS GAMA DERBI 2002; 74 C. C. CROSS COMPETICION Y 74 C. C. TODO TERRENO

Derbi presenta en esta gama el modelo 2002, conocido ya de todos los aficionados a las motocicletas deportivas carretera-ciudad.

La Derbi 74 c. c. Cross Competición, reseñada al principio como una de las novedades Derbi en este Salón, representará indudablemente un gran aliciente para todos los pilotos de moto-cross, al poder contar con una máquina plenamente competitiva y avalada por las victorias obtenidas por Derbi en moto-cross.

Novedad también durante el transcurso de este año, la Derbi 74 c. c. Todo Terreno, motocicleta derivada del modelo de cross e ideal para los amantes del todo terreno. Es importante señalar que desde su lanzamiento al mercado esta motocicleta ha superado ampliamente todas las previsiones de fabricación y venta que se habían establecido.

Como ya es habitual en cada Salón del Automóvil, Rabasa-Derbi presenta conjuntamente con los ciclomotores y motocicletas una completa y extensa gama de bicicletas que abarcan todos los usos: utilitarios, deportivos, competición, etc., siendo la novedad a destacar este año los modelos de Cross Panther Mach-2 con cambio y suspensión, y como «vedette» el modelo Moto Cross Panther Mach-2 con suspensión, cambio, llantas integrales de aluminio y freno de tambor, cuyas características de robustez, seguridad y confort harán las delicias de los aficionados al ciclismo de montaña y todo terreno. La bicicleta de Cross Panther Mach-2 es en verdad una bicicleta que puede enorgullecer a la industria nacional del ramo, por su perfecto diseño, acabado y calidad.



El ministro de Industria, señor Bustelo, saluda al director general de Rabasa-Derbi, don Andrés Rabasa.

Vista general del «stand».

PUCH, SIEMPRE EN VANGUARDIA

DICEN que la firma Puch puso de moda la máquina de todo terreno entre los más jovencitos. Y dicen bien, evidentemente; esta marca, que tiene su factoría en la bella región asturiana, implantó en su día una necesidad entre los más jóvenes españoles: la moto de montaña. Y sus modelos de tipo «cross» invadieron toda la geografía hispana. Baste decir que, hoy por hoy, esta marca ocupa el primer puesto en cuanto a producción y venta de ciclomotores respecta, gracias a su visión de futuro.

En el Salón Internacional del Automóvil de Barcelona ha demostrado una vez más que está por delante de su tiempo. La gama de novedades presentada, amplia como pocas, así lo confirma. Sin temor a exageraciones, podemos asegurar que el «stand» de Puch, en toda su dimensión, ha causado honda impresión. Son muchos y variados los modelos expuestos, que muestran una inquietud por ofrecer técnica de vanguardia.



Podemos comenzar por el modelo TT, de 49 c.c., fiel continuadora de la acreditada Mini Cross Super, que aporta un nuevo colorido, amén de modificaciones importantes en lo que respecta a terminación; el novísimo ciclomotor X-80, una auténtica revolución como versión automática, cuya estética mejora considerablemente.

Mención especial para los nuevos ciclomotores de carretera. Toda la gama presentada reúne todos los condicionamientos exigidos en este mercado. Los modelos Monza son unas pequeñas «super-bike» construidas al gusto más exquisito, especialmente la versión más alta de la gama, que incorpora llantas de aleación, freno de disco, cuentavueltas, carenado y un largo etcétera.

Puch-Avello, en esta ocasión, ha tirado la casa por la ventana presentando una amplia e interesante gama de modelos.

BELL, SEGURIDAD ANTE TODO



HAN sido muchas las firmas de cascos presentes en el Salón. Sin embargo, lo que se dice de cascos protectores, muy pocas. Y cuando decimos esto, nos referimos, naturalmente, a los cascos construidos en fibra de vidrio y resina de poliéster. Ahora, que tanto se habla de la obligatoriedad, es el momento de pensar en una marca de garantía, cuyos productos pasen todos los controles de homologación exigidos internacionalmente.

El llamado «marketing» ha hecho y hace proliferar muchos tipos de cascos a precios realmente bajos, comparados con otros. ¿Pero hasta qué punto pueden proteger? Esto es harina de otro costal. De aquí el hecho de que existan tantos y tantos cascos, tantas y tantas marcas. Hoy, desgraciadamente, los fabricantes buscan el abaratar costos. Y no hay nada como los plásticos (ABS, policarbonato, etc.) para conseguirlo, olvidándose del tema de la seguridad, que cuenta, pero de otra forma.

Todo lo contrario ocurre con los cascos americanos Bell. Esta firma continúa fiel a sus principios. La seguridad ante todo. ¿Es caro? ¡Evidentemente! Pero la seguridad es la seguridad. Los cascos Bell pasan los controles más rigurosos y están fabricados en resina de poliéster, armados con tejido de vidrio. Su fabricación es una auténtica obra de artesanía. Cada unidad es comprobada con minuciosidad, responsabilizándose personalmente un determinado obrero. Cualquier anomalía puede reclamarse pidiendo las responsabilidades que otorga la Ley. Es el sistema Bell. Es el sistema que acredita a la primera marca mundial de cascos, representada en España por: Bell Española.

En el mismo «stand» se presentaba la nueva gama de cascos italianos Lem, fabricados también en fibra de vidrio.

Bell Española, S. A. General Mola, 112. Madrid.



LA AMPLIA GAMA DE FASA-RENAULT





MODELOS para todos los gustos. Es el lema de Renault. Un vehiculo diseñado para las apetencias particulares de cada usuario. Su gama de modelos, amplia como pocas, asi lo confirma. Renault, Fasa-Renault, no podía faltar a la llamada del Salón de Barcelona. Si en esta ocasión su presencia no se ha distinguido con algún vehiculo nuevo, su representación ha sido lo suficientemente importante para que los miles de visitantes se interesasen por los modelos que integran su amplia gama.

Desde el R-4, vehiculo polivalente, cómodo, económico, resistente y seguro; pasando por la gama Renault-5, versátil, que cubre toda la linea de exigencias de estos pequeños pero grandes coches; para pasar a los «Doce», los famosos «Doce», que tantas satisfacciones han dado, están dando y darán a los usuarios españoles. Y es que el «Doce» tiene «algo», algo que incide entre su clientela y que le mantiene en candelero; su confort interior se aúna con un grupo propulsor que ofrece buenas prestaciones. Un conjunto interesante, evidentemente.

Tampoco podemos olvidar la gama de vehículos industriales. Versátil para todos los usos. No importa la carga. Ni tampoco lo caminos. Las furgonetas Renault están hechas para durar, sean cuales fueren las circunstancias donde deben cumplir su función.

Y, por último, el coche de «gran standing»: R-18. El lujo y el confort unidos una vez más por arte y magia de Fasa-Renault. Un modelo que ofrece todo lo que tiene que aportar un coche de sus características. Casi un año en el mercado. Trescientos sesenta y cinco días que han demostrado que el R-18 es un coche exigente para personas exigentes.

COMODA

La comodidad se siente cuando se ha estado sentado en un sillón cuatro horas seguidas.
Si las ha estado sentado en esta moto y ha recorrido esos muchos Kms. que hará en las cuatro horas, sabrá apreciar lo que es comodidad y pedirá una GUZZI 1000 CONVERT o G-5 como sinónimo de confort para Vd. y su acompañante.



VENTAS Y SERVICIO: Julián Camarillo, 7. MADRID-17

AGENTES EN PROVINCIAS

ALBACETE
ANGEL NIETO CAMPAYO
J. Sebastian Elcano, 48

ALMERIA
AUTOCITY
Gral. Saliquet, 68

ALICANTE
PINOCHO
Enrique Madrid, 30

ELCHE (Alicante)
MOTOS LEAN
Alfonso XII, 9

ALMENDRALEJO (Badajoz)
LUIS MERINO E HIJOS
Estacion, 25

BARCELONA
AUTOMOVILES FIGUERAS
Travesera de Gracia, 81

BARCELONA
COMERCIAL IMPALA
Amigo, 25-31

BILBAO
RAG. S. A.
Fdez. del Campo, 28

CASTELLON
TOMAS MONTESINOS GIL
Gral. Sanjurjo, 26

CIUDAD REAL
TALLERES CALATRAVA
Ctra. de Carrion, s/n

CORDOBA
JUAN DEL POZO
Vista Alegre, 12

GERONA
RAMON PAGES
Ronda S. Antonio M. Claret, 9

GRANADA
JUAN MATURANA
Avda. Carrero Blanco, 30

GUADALAJARA
JULIO DOMARCO
Virgen del Amparo, 34

HUELVA
MODESTO ANGEL BRAVO
Alameda Sundheim, 24

TORREDONJIMENO (Jaén)
TALLERES GOMEZ
Avda. Jaen, 5

PERILLO (La Coruña)
J. L. PALACIOS
Ctra. Madrid-Coruña, Km. 5,500

LEON
MOTOS SEVILLA
Avda. de la Facultad, 59

LOGROÑO
EMILIO LORINI PREVI
Poligono Cascajos, s/n

MADRID
MOTOR CITY
Plaza Zorrilla, 1

ALCALA DE HENARES (Madrid)
CANO
Ctra. Daganzo, 2

MALAGA
ANGEL MUÑIZ
Prolong. Avda. Generalisimo, s/n.

PAMPLONA
MOTOSHOP
Amaya, 23

PALENCIA
TALLERES PESQUERA
Colon, 36

SANTANDER
LAFUENTE Y CIA
Castelar, 34-35

SAN SEBASTIAN
TALLERES Y GARAJES LEAL
Paseo Colón, 31-33

SORIA
MOTOCICLETAS UNTORIA
San Benito, 18

SEVILLA
MOTOS
Amador de los Rios, 40

TARRAGONA
MOTO SPORT
Plat de la Riva, 31

TOLEDO
MOISES ALONSO
Arrabal, 28

VIGO (Pontevedra)
ANCA, S. L.
Seara, 80

VALENCIA
DAYTONA MOTORS
Conde Altea, 52

VITORIA
DAYTONA, S. A.
Avda. Generalisimo, 25

VALLADOLID
FRANCISCO J. SANCHEZ
Santuario, 25

ZARAGOZA
Fernando el Catolico, 39

MTV con futuro

DENTRO de la línea evolutiva que se ha impuesto Mototrans en su nueva fase de expansión comercial, siempre se ha considerado con sumo interés la posibilidad de producir una moto de utilización mixta, que encajase en las últimas querencias del mercado internacional.

Mototrans, en su oficina técnica de la factoría barcelonesa, ha diseñado, desarrollado y construido un nuevo motor, totalmente español, para la futura serie de monocilíndricos hasta medio litro de cubicaje. Este motor reúne una serie de novedades y mejoras tecnológicas prácticamente insólitas en el sector de la automoción motociclista. Para la realización del resto de la moto se han utilizado un máximo de componentes nacionales, mientras las piezas de alta precisión han debido ser importadas para ofrecer un vehículo de gran calidad y categoría internacional.

Con esta Yak-410 no se ha pretendido ofrecer una moto de «enduro» ni un ejemplar de competición, sólo se ha deseado cumplir con los requisitos de utilización polivalente —carretera-montaña— y ofrecer una moto apta para cualquier tipo de terreno. En otras palabras, se ha concebido la nueva MTV con el idealismo que encierra la acepción sajona de «trail», que define aquellas motos polivalentes tan preciadas por los motoristas que gustan mantener contacto con cualquier posibilidad motociclista.

Como novedad europea, Mototrans lanza este modelo mixto propulsado por un motor de cuatro tiempos capaz de rivalizar con las más sofisticadas técnicas orientales del mismo sector. En la serie de novedades del nuevo motor MTV destaca la aplicación del sistema de distribución desmodrómico y de forma muy especial la primicia de transmisión de la distribución por medio de una correa dentada, con lo que se reducen las complicaciones mecánicas, el peso y los inevitables ruidos de las cadenas metálicas, piñonajes helicoidales, etc.

Gracias a la distribución desmodrómica se ha conseguido una puesta a punto ideal para la doble utilización en asfalto y montaña. Esto es, un motor potente y veloz en carretera con una faceta dócil, suave y pletórico de potencia para el uso en fuera de carretera. Ello significa que con una sola moto se puede compaginar perfectamente cualquier excursión montañera con un viaje por asfalto sin pérdida de prestaciones ni en detrimento de los promedios lógicos que se barajan al hablar de motociclismo en ruta.

La Yak-410 ha sido estudiada de forma que sea un ejemplar ligero, manejable, apto para la montaña; resistente y longevo para carretera y ciudad. No en vano se han empleado metales especiales, livianos y fiables, para reducir el peso total sin perjudicar la resistencia a la fatiga, como puede ser el bastidor, totalmente realizado en cromo molibdeno, una gran aplicación de aleacciones de aluminio, magnesio, etc.



La Yak-410 no es un vehículo insólito y revolucionario, es simplemente la respuesta de Mototrans a las peticiones del mercado internacional, sobreentendiéndose que la nueva MTV será exportada a todo el mundo, y para ello tiene que rivalizar nada menos que con los modelos análogos producidos por los colosos japoneses. En consecuencia, Mototrans ha puesto todos sus medios, ha realizado grandes esfuerzos y se ha aplicado al cien por cien para poder ofrecer un producto dentro de un sector difícil, competido y prácticamente monopolizado por las grandes marcas orientales, pero no por ello se queda fuera de juego, ya que el refinamiento del motor MTV y los acabados generales de la Yak-410, junto a su equilibrado precio, le permitirán hacerse el hueco pretendido en las listas de ventas europeas y estadounidenses.

UN MOTOR EXCLUSIVO

Dentro de su categoría este motor aporta determinadas mejoras y ventajas respecto a los de su directa competencia. La primera y quizá más importante es la distribución desmodrómica, un sistema que permite situar la potencia donde se desee, según la utilización a que esté destinado el grupo propulsor. La transmisión de la distribución por correa dentada, alejándose de los sistemas convencionales de varillas, cadenas o engranajes, permite una discreción realmente notoria, además de reducir los costos y complicaciones mecánicas. Añadamos que este sistema viene en línea directa de la mejor técnica automovilista y, en consecuencia, es una aportación al sector motociclista de rigurosa primicia y exclusiva mundial.

Otra ventaja del motor MTV monocilíndrico es el arranque eléctrico, siendo la única moto «trail» que dispone de tal refinamiento. Una ventaja que será muy apreciada por el público, al poder olvidarse de los esfuerzos que requieren los monocilíndricos —de cuatro tiempos y gran cubicaje— para conseguir arrancarlos por medios mecánicos de impulso humano.

Este arranque eléctrico está alimentado por una batería de 12 v./14 ah., quien, por su parte, recibe la energía de un alternador electrónico que sustituye al clásico volante magnético convencional. El avance de este alternador se efectúa de forma automática y progresiva para ampliar la zona de óptima utilización..., es otra exclusiva de MTV que supone una ventaja sobre las directas competidoras de la Yak-410.

La caja de cambios, de seis relaciones, es otra mejora en relación a la competencia, ya que ningún ejemplar «trail» de cuatro tiempos dispone de más de cinco relaciones. En el caso de la Yak-410 se ha podido conseguir un perfecto escalonamiento de cada relación para poder gozar plenamente de la conducción en montaña, incluyendo senderos tortuosos de lenta velocidad y unas velocidades de crucero y máximas en punta sobre el asfalto capaces de rivalizar con motos de similar cilindrada concebidas únicamente para utilización rutera.

La potencia efectiva de este nuevo cuatro tiempos MTV se sitúa en los 39 CV a 7.500 r.p.m., potencia netamente superior a los ejemplares concurrentes en el mercado mundial. Por otra parte, los valores conseguidos a lo largo de toda la curva de potencia permiten disponer de una suavidad y progresividad sorprendentes además de ofrece una potencia a muy bajo régimen, prácticamente reservada a motos especiales de trial.

En el apartado sonoridad se ha efectuado un importante trabajo, consiguiéndose resultados de alto valor que le permiten pasar holgadamente las más severas homologaciones internacionales, y lo que es más importante, se pueden utilizar todos sus atributos sin riesgo de perjudicar la tranquilidad montañera ni alterar el constante ronroneo de las urbes.

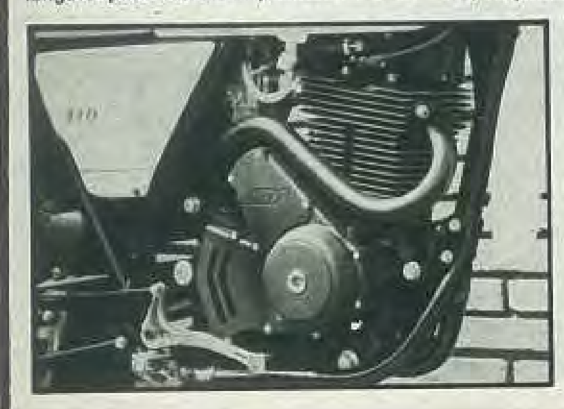
El frenado es asimismo de vanguardia, al utilizarse dos tambores cónicos de gran diámetro, que a pesar de ello no perjudican en absoluto los efectos de las masas no suspendidas. El tambor trasero está anclado de forma flotante, empleándose las últimas técnicas del moto-cross.

Para la amortiguación no se han escatimado medios y se ha aplicado la última realización de Betor, con una horquilla delantera de magnesio con sistema aire-muelle y sistema hidráulico. Los amortiguadores traseros Marzocchi de gas aseguran una perfecta estabilidad y absorción de impactos tanto en carretera como en montaña, asegurando por demás un confort óptimo y sin desfallecimientos.

Para evitar efectos secundarios en la cadena y, en consecuencia, en la transmisión, se ha colocado el eje del basculante a una distancia mínima del eje del piñón de salida, acercándose sensiblemente al ideal de coincidencia de ambos ejes. Para lograr este acercamiento es precisamente el motor quien recibe y aloja el basculante en la parte posterior del cárter. El aceite del mismo se encarga de lubricar todo el eje interiormente, asegurando un funcionamiento ideal y prácticamente eterno.

En los acabados y accesorios de mando se han utilizado componentes tan prestigiados como manecillas Magura de todo terreno, puño de gas y conjunto eléctrico Nippon Denso, manillar de duraluminio, neumáticos de trial Pirelli, etc.

En la estética se ha logrado conjugar la agresividad y modernismo de líneas con el confort y funcionalidad del vehículo en su doble personalidad de asfalto-montaña, siendo realmente destacable el asiento de espumado integral sin tapicería superpuesta y la racional anchura de la carrocería para permitir una buena movilidad en conducción fuera de carretera.







BULTACO,

CON LA JUVENTUD

PRESENTO UNA INTERESANTE GAMA DE MODELOS

Uno de los stands más visitados por gente joven ha sido el de la firma Bultaco. Los modelos presentados, como veremos más adelante, cumplen perfectamente con sus apetencias. Razón por la cual la concurrencia juvenil, sea cual fuere la hora, era masiva.

Varias han sido las novedades presentadas, destacando los modelos Streaker, que vienen equipados con un nuevo motor, concebido especialmente para pequeñas cilindradas. De todo ello ofrecemos amplia referencia a continuación.



Streaker.



Frontera



Sherpa.

SHERPA T

Ha sido mejorada, buscando que su aspecto sea lo más cercano al de sus hermanas mayores, las Campeonas del Mundo.

Sus principales diferencias respecto al modelo anterior son: Nuevo carburador Amal Ø 22 tipo 2600, que le confiere más elasticidad y «tiro» a través de toda su curva de potencia. Manillar más rígido, tipo Vesterinen. De color azul, igual que la Campeona del Mundo. Depósito de material sintético, tipo Politeno, conformado rotacionalmente.

FRONTERA

La gran afición que la juventud siente hacia el T. T., emulando a los grandes ases como Narcis Casas, ha llevado a la presentación de esta nueva Frontera 74, a escala de la conocida 370, Campeona de España ininterrumpidamente y con su nuevo color, el amarillo.

Sus mejoras respecto al anterior modelo son: Nueva distribución del cilindro, con culata de tipo «doble conicidad». Tubo de escape distinto, más silencioso y con ganancia en sus prestaciones. Transmisión primaria por ruedas dentadas rectas y por tanto con menos pérdidas por rozamientos. Chasis reformado con horquilla trasera más larga, para acrecentar su estabilidad en terrenos difíciles y velocidades elevadas. El ángulo de inclinación de los amortiguadores traseros es más pronunciado, para tener una mayor sensibilidad. El depósito de gasolina tiene mayor capacidad y por tanto más autonomía. Es de material sintético Politeno, conformado rotacionalmente. Los guardabarros son de material irrompible y con forma más envolvente. El freno trasero ha mejorado gracias al mando por varilla en lugar de cable. Carburador Bing Ø 26 By-Pass tipo 84.

STREAKER

Tras el impacto que produjo entre la juventud la aparición de la Streaker hace ya dos años, se ha cuidado mucho este modelo con un marcado carácter deportivo, que tanto prefieren los aficionados.

Sus posibilidades ruteras y deportivas le aseguran una gran aceptación. Sus principales variaciones son: Nueva distribución del cilindro, con culata de tipo «doble conicidad».. Encendido electrónico. Nueva base de asiento de espuma integral, con colín. Freno delantero con bomba hidráulica de alta presión, situada en el manillar, que le confiere extraordinaria precisión. Freno de disco perfeccionado en ambas ruedas. Llantas de aleación ligera reforzadas. Tubo de escape rediseñado, que permite «plegar» más, además de lograr una mayor suavidad en toda su curva de potencia. Carburador Bing Ø 26 tipo By-Pass. Transmisión primaria por piñones de dientes rectos, que evita pérdidas por rozamientos.

PEUGEOT 504 GLD DIESEL

ECONOMIA, ELEGANCIA Y CONFORT

EL Peugeot 504 GLD es un vehículo con personalidad propia, donde la economía se complementa con el confort. Se trata del primer modelo diesel español en el que su motor o grupo propulsor está diseñado para todo el conjunto; en definitiva, es un vehículo Peugeot con todas las garantías que ofrece este nombre, cuyo motor diesel es también Peugeot.

Sería obvio hablar de las ventajas del motor diesel y de sus peculiaridades. Sin embargo, en el motor Peugeot se acentúan todavía más, gracias a la dilatada experiencia en este tipo de motores, que se traduce en mayor potencia, menor rumorosidad y nula contaminación. El Peugeot 504, por tanto, se caracteriza por su economía y robustez mecánicas.

En cuanto al confort y comodidad, el Peugeot GLD, desde su concepción misma, se diseña con los mismos conceptos de comodidad que los vehículos de gasolina de la gama 504.

Se ha llevado la insonorización del habitáculo tanto de vibraciones como de ruido, hasta un grado difícilmente superable en un vehículo de este tamaño.

Con suspensión independiente a las cuatro ruedas, de gran flexibilidad, se armoniza la seguridad necesaria con el aislamiento de las irregularidades de la carretera. Todo esto favorece notablemente la satisfacción que experimenta el conducir relajado quien está obligado a realizar largos desplazamientos o a permanecer muchas horas en el automóvil.



En cuanto a la economía de uso, poco más puede añadirse a lo que se ha demostrado al hablar del motor diesel. El sistema es el más barato de los utilizados en carretera.

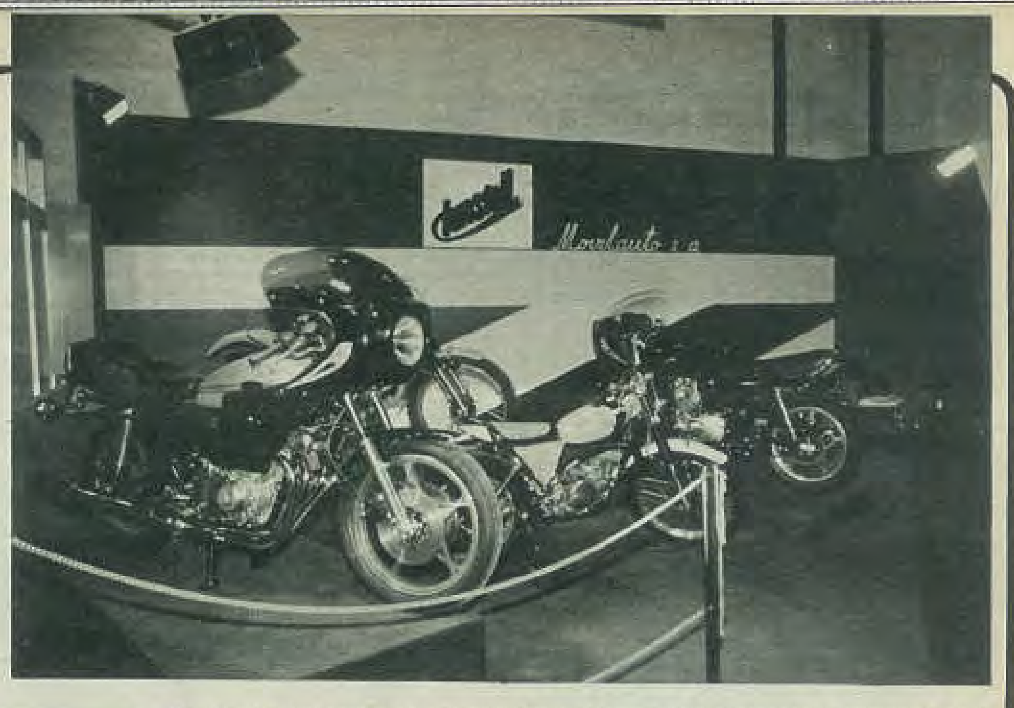
La robustez de un vehículo es un factor económico, sin duda, pero también un factor de seguridad.

Un vehículo robusto, con un motor sólido y fiable, resulta muy económico de mantener, pero además es más seguro, porque esta fiabilidad mecánica, cimiento de la fama mundial del 504, permite al usuario conducir con una confianza absoluta en los sistemas que componen el automóvil.



SUZUKI-DUNSTALL, «SUPER BIKE» POR EXCELENCIA

IMPORTADOR: MOVILAUTO, S. A.





● Dentro del sector de motocicletas de importación destacaba la presencia de la marca japonesa Suzuki, cuyo importador oficial para España, Movilauto, presentaba en un espectacular «stand». Todos los modelos altos de la gama tenían su lugar. Modelos que, desgraciadamente para el aficionado español, estaban adjudicados.

No podemos olvidar que España tiene cerradas sus fronteras para las motocicletas de fabricación nipona, sea cual fuere su cilindrada. Algo con lo que no estamos de acuerdo, ya que supone pagar a precio de oro lo que podíamos comprar a un costo más racional. Estamos de acuerdo en proteger a nuestra industria, pero en aquello que pueda afectarle. Una motocicleta superior a 500 c. c. no afecta para nada a los fabricantes españoles, ya que éstos no fabrican este tipo de motocicletas.

Así, pues, el aficionado español tiene que comprar estas mismas motocicletas, al doble de su costo, por incorporar toda una serie de materiales que permitan cubrir ese porcentaje del treinta por ciento de valor añadido, en aquellos países con los que España tiene contactos comerciales.

Precisamente, Movilauto, por este motivo, exponía en su «stand» las Dunstall, motocicletas con base Suzuki, que introducen toda una serie de mejoras que incluye mayor potencia de motor (culatas, árbol de levas, etc.), suspensión, frenos, etc. También estaban presentes las Suzuki Trial modificadas, que incorporan un chasis de cromo-molibdeno, construido íntegramente en Inglaterra.

Movilauto, a pesar del freno aduanero para los productos de su representada, trata de ofrecer las famosas Dunstall-Suzuki, en espera de que esta absurda normativa cambie en un futúro.

TREVER, MODA PRACTICA DEPORTIVA

NUEVA GAMA DE CASCOS JUMBO





● La industria de indumentaria deportiva para la motocicleta estaba bien representada por la firma catalana Trever. En un «stand» muy bien decorado, presentaba toda la gama de productos, de los que destacan las camisetas especiales para la práctica del moto-cross, amén de otros productos importados por la marca, como son los protectores Jofama.

Como novedad importante, exponía el nuevo mono interior térmico, muy adecuado para llevarlo bajo el mono de piel. El tejido empleado en su confección es algodón puro, que garantiza la transpiración; además incorpora unas protecciones muy adecuadas en caso de caída.

Trever importa para España los cascos Jumbo, construidos en fibra de vidrio. La terminación está cuidada en todos sus detalles. La característica principal de estos cascos protectores es su costo, el más bajo del mercado en cuanto a cascos de fibra de vidrio se refiere. También, al margen de los integrales, presentaba los nuevos modelos de este tipo, el llamado Jet, que tanto éxito está cosechando entre los aficionados de todo el mundo.

En confección, Trever presentaba unas interesantes chaquetillas, en algodón, ideales para tiempo veraniego. Los modelos, en general, han gustado a los visitantes, tanto compradores como aficionados a la motocicleta. Trever siempre está en vanguardia de la indumentaria deportiva para motociclistas.

TREVER
CARRETERA DEL PARETS
PARETS DEL VALLES
BARCELONA

NACE UNA NUEVA ERA VESPA: 200 NL

UN MODELO COMODO, VERSATIL, SEGURO Y BRILLANTE



El Vespino introduce importantes innovaciones, tales como las llantas de aleación, que acentúan aún más su armonía de líneas.



Pese a mantener la base inicial, la nueva 200 Nueva Línea es fiel a su definición moderna, además de introducir avances tecnológicos en su grupo propulsor.

DICE un refrán castellano: «renovarse o morir». En efecto, porque, de lo contrario, es dejarse caer poco a poco. Esto no ha sucedido en Moto Vespa, donde un equipo de hombres bien capitaneados están dando un fuerte empuje a un sector industrial cada día más importante. Hoy, la Vespa, el famoso vehículo que motorizó a nuestro país en vías de desarrollo, vuelve por sus propios fueros. Actualmente, este «scooter» es el vehículo imprescindible para los desplazamientos ciudadanos, incluso de carretera —¡por qué no!—. Por eso nace una nueva generación Vespa, que mantiene los mismos principios que en su día la popularizaron, como proyección de un futuro credo estético. Es la nueva, novísima Vespa 200 Nueva Línea, evolución del concepto tecnológico siempre actual y, al mismo tiempo, vanguardista.

ACTUAL POTENCIALIDAD DE LA VESPA EN EL MERCADO ESPAÑOL

La Vespa se permite permanecer siempre «viva», moderna y actual, y día a día goza de un éxito continuo que ya no sorprende a nadie.

Como confirmación de nuestro optimismo y de nuestra confianza en la Vespa, queremos informar que, después del lanzamiento al mercado de los nuevos modelos Primavera y T3 de 125 y 75 c.c., el aumento de las matriculaciones en España ha sido del 40 por 100, y en este primer trimestre del 79 hemos doblado las ventas con respecto al mismo período de tiempo del año 1978.

Creemos que éstos son datos muy claros y significativos.

El precio franco fábrica será de 93.444 pesetas, competitivo con las motos de cilindrada ligera actualmente en el mercado.

FORMULA VESPA

Vespa es el «scooter» más famoso del mundo, y su prestigio reside en su genial fórmula y en sus dimensiones culturales-humanas.

La fórmula original de la Vespa no deriva de la motocicleta, sino del avión: basta pensar en las soluciones adoptadas para la suspensión delantera «a mensola» sobre la rueda, a la toma directa motor-rueda, que recuerda la toma directa motor-hélice; además, el uso abundante de chapa que compone el chasis.

El éxito de esta fórmula está confirmado por los más de seis millones de Vespas vendidas por Piaggio en el mundo y por el medio millón de Vespas vendidas por Moto Vespa en España.

La carrocería portante de la Vespa es del tipo «monocasco», abierta delante y construida interiormente por un viga a omega que soporta el juego delantero y la suspensión elástica de la rueda delantera y sobre la cual va aplicado un escudo de protección. La viga se prolonga posteriormente, hasta unirse a una estructura «monocasco» que soporta el brazo oscilante portamotor, la suspensión elástica posterior y los asientos del conductor y el pasajero.

Debido a la viga anterior, se observa que, completando el perfil a omega con la pared del escudo, se ha realizado una estructura envolvente con una rigidez sensiblemente superior a la obtenida con un tubo normal a la vez que da una solución óptima a efectos protectores.

La protección del escudo-plataforma constituye por sí mismo un importante factor de comodidad del vehículo y permite hacer largos recorridos por caminos de tierra sin mancharse de barro ni polvo, cosa que no ocurre con vehículos desprovistos de carenado.

Las ruedad son de diámetro reducido y aplicadas a «mensola», lo que permite una rápida sustitución de la rueda, como en el automóvil.

Otra solución original de la Vespa es la transmisión directa, gracias a la cual el motor transmite directamente el movimiento a la rueda motriz, a través de engranajes, sin empleo de cadenas u otros grupos de transmisión directa.

Esta solución elimina muchos órganos intermedios (y, como consecuencia, evita la posibilidad de rotura y pérdida de potencia) y confiere al vehículo compactibilidad, solidez y unas dotes de prestación tales, que hacen de la Vespa un medio único en su género.

NUEVA LINEA VESPA

Hemos dicho que hoy nace la Vespa Nueva Línea.

Esta nueva línea nace de la exigencia de una constante mejora en la producción, de una adecuación a las diversas exigencias de la sociedad y las costumbres.

Símbolo de juventud, casi indispensable para los «teenagers», la Vespa es también un vehículo económico, práctico y versátil, que se adapta a todas las edades y a todos los usos. Cuatro años de estudio hasta alcanzar la Vespa Nueva Línea, para que ésta sea un vehículo nuevo y no renovado, pero conservando inalterable la fórmula que la ha convertido en un mito.

Con el nuevo motor de 200 c.c. a válvula rotativa y el 2 por 100 de aceite, las prestaciones resultan notablemente mejoradas respecto al modelo anterior de 160 c.c. en potencia, velocidad (que pasa de 85 a 110 Km/h.), seguridad y economía.

Examinando las innovaciones estéticas y funcionales, observamos el guardabarros delantero, los cófanos laterales, el cubredirección, el nuevo manillar con faro de mayor potencia luminosa, nuevo cuentakilómetros, además de la llave de contacto, el sillín con cerradura antirrobo para la protección del tapón del depósito de gasolina, y de mayor tamaño y superficie útil para más confort, el piloto trasero de mayor tamaño, el maletero también con llave detrás del escudo, además de la incorporación en serie de la rueda de repuesto.

Se ha modificado el perfil del escudo delantero, mientras toda la parte posterior del chasis se ha diseñado nuevamente y se nota la introducción de un quitabarros en polietileno negro que tiene como función el acabado del chasis.

La línea resulta más aerodinámica y bonita que la anterior.

Además señalamos las siguientes mejoras:

— El cambio ha mejorado en fluidez gracias al empleo del nuevo selector.

— Las vibraciones han sido reducidas notablemente con el uso de nuevos soportes elásticos para el motor.

— El nuevo pedal-comando freno posterior, sobre la plataforma, consiente un rápido accionamiento sin tener que levantar el tacón, sino moviendo solamente la punta del pie.

— La leva de arranque de nuevo dibujo que precisa tan sólo un pequeño esfuerzo para la puesta en marcha.

— El caballete se apoya en la parte inferior de la plataforma y se desplaza de forma silenciosa por la acción de los nuevos tapones de goma.



Vista general del recinto Moto Vespa, donde destacaba la réplica gigante del nuevo modelo Vespa 200 Nueva Línea.



La gama Gilera también se favorece con notables mejoras, especialmente en los modelos de fuera de carretera.


348 Trail.
Enduro 250 H6.
Enduro 360 H6.

MONTESA PIENSA EN EL FUTURO

MONTESA cubre las cinco grandes ramas del motociclismo práctico: trial, trail, enduro, motocross y carretera, con su actual producción diversificada.

Así, en el campo utilitario y deportivo del trial, se abre la gama con los diminutos modelos Cota-25 A y Cota-25 C para la infancia. Un primer escalón del trial auténtico se inicia con los celebrados modelos Cota-74 y Cota-123 C como antesala de los dos modelos de competición internacional, Cota-247 C y Cota-348.

Como variante, en este terreno, conviene subrayar la presencia de la ultraligera Cota-49, que ha logrado una difusión extraordinaria y representa para muchos motoristas jóvenes su introducción al ejercicio cotidiano del motociclismo.

En la vertiente de trail, Montesa presenta sus modelos 123 Trail, 247 Trail y versión en preparación de la 348 Trail, una motocicleta de competición trialera y de uso ambivalente.

El campo del enduro, uno de los más populares en la actualidad, está magníficamente servido con el modelo Enduro 75, que es el verdadero «hit» entre la juventud. Y en este mismo campo brillan con luz propia la nueva versión en preparación de la Enduro 250 H6 y la Enduro 360 H6, que hacen su presentación en este Salón.

En el dominio del moto-cross de competición, Montesa afirma su bien ganado prestigio con su tripleta de éxitos incomparables. En varios países han hecho de Montesa la marca más vendida dentro de la rama concreta del moto-cross. Estos tres modelos son los ya famosos Cappra 125 VE, Cappra 250 VE y Cappra 414 VE.

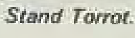
En cuanto a motos de carretera, Montesa presenta los recientes modelos Crono 75 y su variante ampliada Crono 125. Estos han sido los recientes primeros pasos del muy comentado retorno de Montesa a las motos de carretera, y serán pronto confirmados sensacionalmente con la incorporación de la Crono 350. La Crono 350 es precisamente, en cuanto a novedad, el mayor atractivo en el «stand» de Montesa, ya que, anticipándose a la producción (que se anuncia a partir de diciembre de este año), se exhibe a la curiosidad popular un adelanto de lo que será esta nueva Montesa, y que presenta como características principales las siguientes: cubicaje, 350 c.c. Cambio de seis velocidades. Peso, 128 kilogramos. Frenos de disco. Ruedas de constitución integral combinada, realizada en magnesio. Encendido electrónico, con batería de 12 vatios. Velocidad, 160 Km/h. Consumo, 5,5 litros en 100 kilómetros, a 110 Km/h.

Además de esta anticipación, se ofrecen también las novedades ya mencionadas de los nuevos modelos 348 Trail, Enduro 250 H6 y Enduro 360 H6. Sobre su avanzado diseño, la 348 Trail, en su nueva presentación, ofrece ventajas importantes, como son su nuevo balancín fijador de velocidades, su volante de inercia rediseñado, su nueva suspensión delantera aire-muelle y los eficaces protectores laterales de cárter incorporados al cuadro.

Las dos nuevas Enduro presentan también importantes novedades respecto de su diseño ya conocido. Destacan, en la Enduro 250 H6, su nuevo sistema de escape de posición elevada, su nueva placa-soporte de faro delantero de conformación mejorada, con faro de mayor diámetro y calidad, adaptada ya a futuras normas internacionales; sus nuevos guardabarros de plástico irrompibles (del tipo Enduro 360 H6), su nuevo depósito de gasolina (de línea como el de Enduro 360 H6) y su neumático delantero «pentacross». En la nueva Enduro 360 H6, por su parte, destacaríamos sus nuevas placas laterales de plástico inyectado y diseño actualizado, su nueva placa portafaro y nuevo faro delantero de mayor diámetro y calidad, como en la Enduro 250 H6, adaptada ya a futuras normas internacionales; sus nuevos amortiguadores de suspensión trasera «hydrobag» con mayor recorrido, doble muelle y más efectividad de servicio; su nuevo cárter exterior derecho de magnesio fundido a presión, y, en fin, entre otros detalles, su nuevo pedal de cambio con sistema de fijación de desmontaje rápido.

En conclusión, Montesa reafirmó, con su presencia señera en el Salón del Automóvil, su categórica implantación en la primera línea mundial del diseño, de la tecnología, de la creatividad y del espíritu genuinamente motociclista, virtudes que legitiman su posición de privilegio en el concierto internacional de la industria.




Stand Torrot.



Nuevos modelos de ciclomotor automático City, equipado con motor Sasch y llantas de aleación.

LOS RESISTENTES CICLOMOTORES TORROT

LOS ciclomotores Torrot son famosos en el mundo entero. Su prestigio y calidad han atravesado las fronteras de todo el mundo. Iriondo, Sociedad Anónima, fabricante de estos productos, no ha escatimado ningún medio para que su presencia en el Salón fuese de lo más destacado. Y, en efecto, lo ha conseguido. No sólo con la presentación de su modelo de cross, sino con toda la serie de variaciones que se han introducido en sus famosos ciclomotores equipados con el potente y resistente motor alemán Sasch. Este propulsor está considerado como uno de los mejores del mundo dentro de su clase. Su automatismo ha cubierto con éxito todas las homologaciones exigibles. De aquí el hecho de que esta industria, que radica en Vitoria, haya adoptado este motor.

El modelo City, sin duda el más popular dentro de la gama Torrot, incorpora ahora llantas de aleación, que realzan, todavía más, su bien cuidada estética. Con ello se logra una armonía perfecta, que se acentúa gracias a la versatilidad de su colorido.

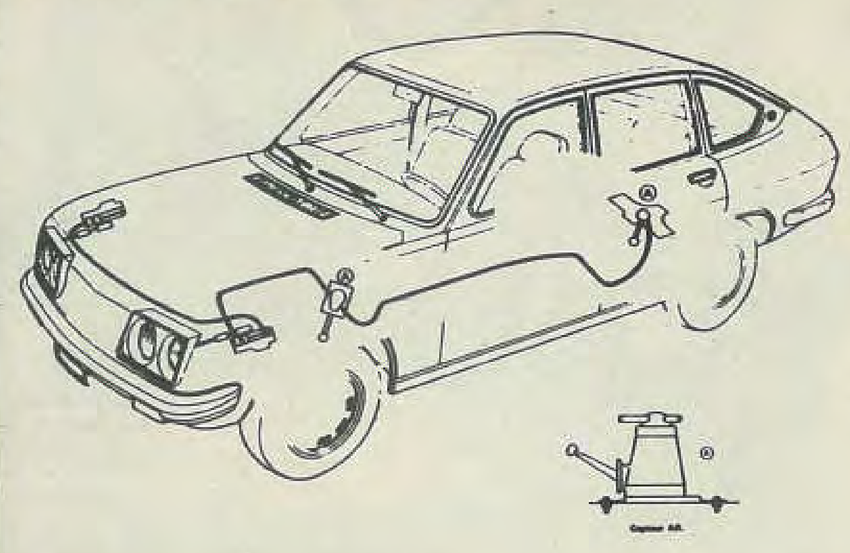
Junto a los ciclomotores mencionados, Torrot presentaba también todos los modelos de bicicletas, destacando uno en especial de bici-cross, tan en boga en estos momentos.

En definitiva, Torrot tiene en la actualidad una gama de ciclomotores automáticos que pueden considerarse como los mejores de su clase, avalados por un motor Sasch, cuya principal virtud es la total ausencia de averías.

LAS LUCES DE PASA-CIBIE



Gama de modelos en faros auxiliares.



Esquema del corrector de reglaje CIBIE en el Lancia Beta.

El año 1978 ha estado marcado por acontecimientos importantes dentro de la Sociedad Proyectores de Automóviles, S. A., en diferentes sectores. En lo social, al poner en marcha una nueva planta para la fabricación de pilotos, sobre una superficie de 38.000 metros cuadrados, con 5.000 metros cuadrados construidos, que ha supuesto la creación de cien nuevos puestos de trabajo, que hacen un total de 604 personas a finales de 1978. En lo que respecta a fabricación, desde primeros de junio se ha iniciado la exportación directa desde Martos a Chrysler-Francia de los proyectores y pilotos del modelo Horizon, alcanzando PSAS de suministros de pilotos. Al mismo tiempo suministra al ciento por ciento los modelos: R-18 (proyector y piloto delantero), R-7 (piloto trasero), Peugeot 504 (proyector H-4), Citroën GSX2 (proyector H-4 y antiniebla modelo 140).

La fábrica de Martos ha tenido una producción de casi dos millones de proyectores y más de 800.000 pilotos.

Ha seguido siendo, como en años anteriores, el primer fabricante español de alumbrado de automóvil, con una penetración de mercado del 55 por 100. Distribuido de la siguiente manera:

100 por 100 en Citroën,
100 por 100 en Peugeot.
100 por 100 en Renault.
50 por 100 en Chrysler.
43 por 100 en Seat.

La atención prestada a la exportación alcanzó los 357 millones de pesetas en facturación y ha supuesto un incremento sobre el año anterior del 92 por 100. Queda clara, pues, la política de PASA de buscar nuevos mercados y preparar el desarrollo futuro de cara al Mercado Común.

Los éxitos obtenidos en la competición confirman la alta tecnología de los productos CIBIE, probados por pilotos en condiciones de visibilidad muy extremas. En el año 78, CIBIE ha conseguido la victoria de las 24 Horas de Le Mans, las 24 Horas de Montjuich de Motos y el Campeonato de España de Rallyes.

NOVEDADES PASA-CIBIE

PASA, con motivo del Salón del Automóvil, presentó a los medios informativos las últimas novedades salidas al mercado, tanto de proyectores como de pilotos:

— Proyector del modelo Ritmo (versión Código europeo y halógeno H-4).



Proyector antiniebla CIBIE, modelo 95, con rótula de fijación de 105 grados, que permite su instalación en cualquier perfil de carrocería.

— Piloto delantero del modelo Ritmo.
— Proyector del modelo SEAT Supermirafiori (versión Código europeo y halógeno H-4).
— Proyector halógeno H-4 y piloto delantero del Renault 18.
— Piloto trasero del modelo Chrysler Horizon (fabricado por PASA para Europa).
— Proyector con limpiafaros del Chrysler 150.
— Corrector de reglaje del Lancia Beta.
— Proyector halógeno H-4 del Peugeot 504.
— Proyector antiniebla modelo 95 (con el nuevo modelo 95, PASA completa así su gama de antinieblas y estará a la venta en el próximo otoño).



Vista general del stand CIBIE.

ESPECTACULAR PRESENCIA DE HARRY WALKER





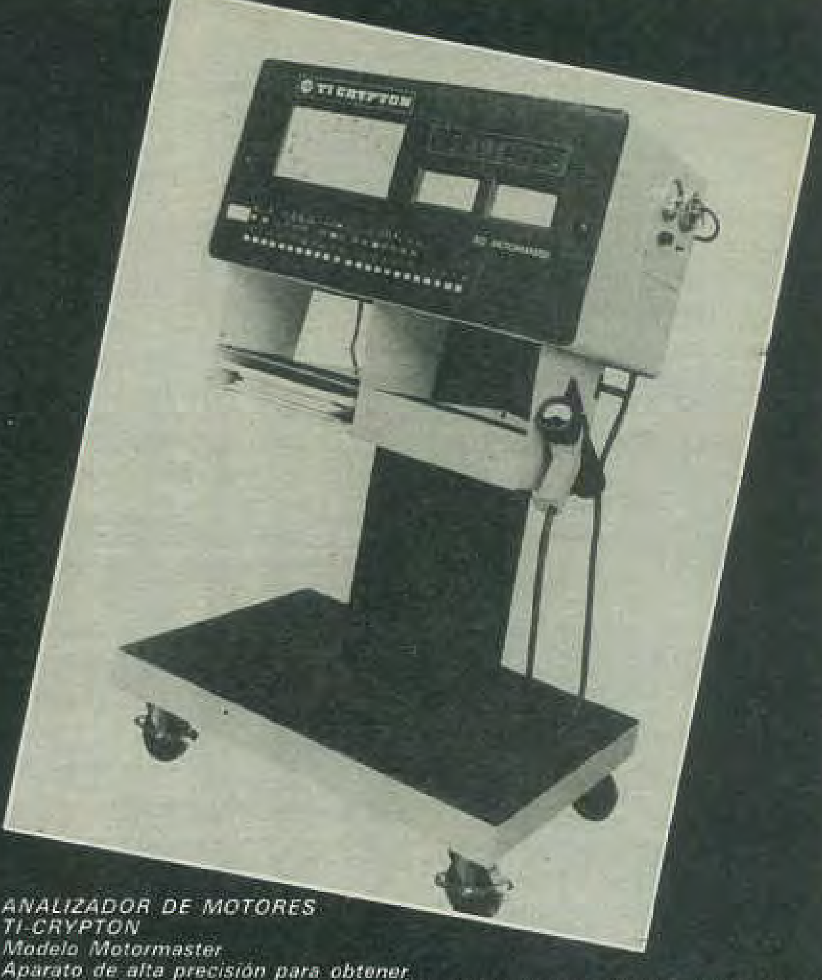
APARATO ELECTRONICO PARA SERVICIO DE COMBUSTIBLE «SELF SERVICE» (AUTOSERVICIO)

Está concebido para cualquier tipo de estación privada de gasolina.

El modelo K11 registra todas las expendiciones en contadores individuales y su número puede aumentarse hasta treinta, según las necesidades.

El lector de tarjeta está conectado con el mando que controla a la misma. Si dicha tarjeta se halla en orden, el sistema desbloquea el surtidor.

No son posibles manipulaciones fraudulentas que pudieran acarrear pérdidas de carburante.



ANALIZADOR DE MOTORES TI-CRYPTON
Modelo Motormaster
Aparato de alta precisión para obtener correctamente la diagnosis de un motor, así como sus posibles fallos. Es un analizador programado cuya secuencia de prueba puede ser desarrollada fácil y rápidamente por el empleado de un taller.

SOBRE una superficie de más de 500 metros cuadrados, la firma Harry Walker presentaba las novedades más importantes incorporadas a la amplia gama de productos, además de representaciones gráficas de gran parte de su línea.

No cabe la menor duda que esta firma es un coloso dentro de su sector. Y, en esta ocasión, así lo ha demostrado, presentando, como decíamos anteriormente, toda una serie de productos que vienen a mejorar las condiciones tecnológicas de los servicios de posventa, tan importantes para el usuario. Hacemos mención especial del nuevo elevador para automóviles, analizador de motores, las nuevas máquinas lavacamiones, amén del aparato electrónico para servicio de combustible con el sistema «self-service» (autoservicio), del que, en su día, ofrecimos amplia información.

ELEVADOR DE DOBLE HUSILLO URSUS

Quizá la novedad más destacada de todas las presentadas por Harry Walker sea el nuevo elevador de doble husillo, de él hacemos referencia, tanto de sus características técnicas como de sus dimensiones.

CARACTERISTICAS

Capacidad de carga: 2.500 Kg.
Potencia del motor: 4 CV.
Altura de elevación máxima: 1,850 metros.
Velocidad de elevación / descenso: 2,6 m/min.
Peso total del aparato: 760 Kg.
Dispositivo de elevación: Mecánico (husillo tuerca).
Sistema de maniobra: «Hombre muerto».

MECANISMOS DE SEGURIDAD

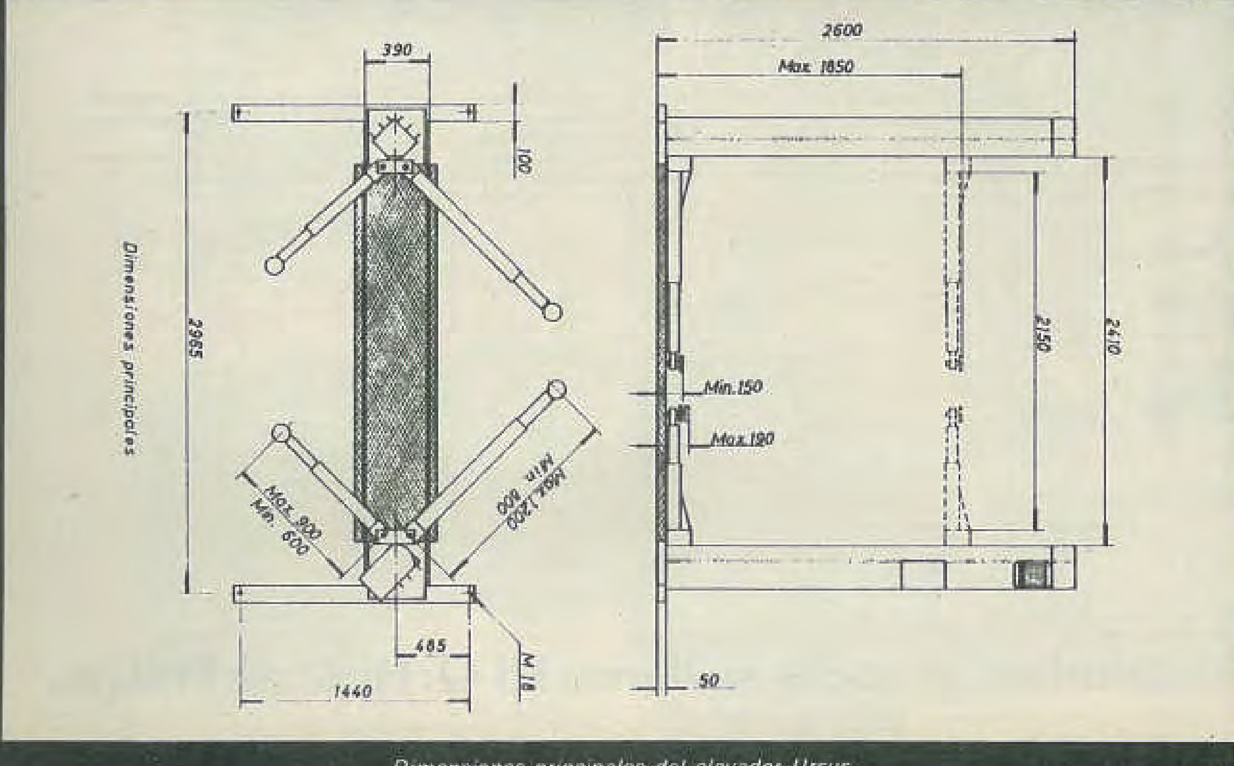
Contra rotura de las tuercas de elevación.
Contra rotura de la cadena de transmisión.
Contra obstáculos colocados bajo los carros o brazos para evitar sobrecargas en el motor.

ACCESORIOS NORMALES

Aparellaje eléctrico de protección y maniobra, con toma de corriente para herramientas portátiles.
Topes giratorios ajustables con base de goma.
Dispositivos de tensado de la cadena.

ACCESORIOS OPCIONALES

Mecanismo de enclavamiento de los brazos giratorios, según recomendaciones CEOC.
Guardapiés, según recomendaciones CEOC.



Dimensiones principales del elevador Ursus.





Philips monta el sonido de alta fidelidad en su coche.

Philips incorpora las normas de alta calidad HI-Q, en sus modelos de auto-radio:

— Para que Ud., pueda lanzarlo a la máxima velocidad, permitida, sin que su emisora favorita le abandone.
— Para que los parásitos no perturben su sintonía.
— Para que Ud., disfrute de una calidad extraordinaria en alta fidelidad de su audición.

Esto es HI-Q.:

Diversos modelos con técnica Philips especialmente diseñados para que Ud. pueda elegir de acuerdo a sus exigencias.

Booster/Ecualizador que amplía la potencia de sonido y neutraliza las condiciones adversas de recepción y audición del auto-radio en un vehículo en marcha.

Altavoces de alta fidelidad adecuados a las especiales características de reproducción del sonido, en el interior del coche.

El sonido de alta fidelidad en su coche se llama HI-Q. HI-Q de Philips.

INDUSTRIA DE COMPONENTES

Cibié.

En el sector dedicado a la industria de componentes merece destacar la presencia de Bosch, Harry Walker, Veglia y Cibié, quienes hicieron un gran esfuerzo presentando varias novedades que mencionamos más adelante.



Bosch.



Veglia.

VEHICULOS INDUSTRIALES EN EL SALON DE BARCELONA

CONTRARIAMENTE a lo que ha ocurrido en los pabellones reservados a los automóviles nacionales y de importación, el sector de vehículos industriales ha supuesto un gran despliegue para los fabricantes españoles que se preparan ante la cada vez más fuerte competencia en el mercado interior de las marcas extranjeras, que se aumentará a tope en el curso de los próximos años, sin tener que esperar siquiera a la entrada de nuestro país en la Comunidad Económica Europea.

La gran novedad de los fabricantes españoles en el Salón era el camión Dodge C-38 Turbo 350, con motor de 11.946 c.c. y tándem diferencial delantero. Este motor desarrolla una potencia de 320 CV a 2.200 r.p.m. y un par máximo de 115 mkg. a 1.400 r.p.m. Con este modelo, Chrysler-España, cuya actividad en el terreno de los vehículos industriales ha recibido todas las bendiciones del «holding» PSA, pretende reafirmar su posición en el segmento de los vehículos articulados de gran tonelaje.

Junto a este tractor se ofrecía también la gama de camiones C-26/64 Turbo, de tres ejes, con una potencia de 216 CV, y sobre todo los nuevos autobuses BS-312 Turbo 300 y BS-210 Turbo 200, con lo que la fábrica de Villaverde vuelve al campo del transporte de viajeros después de haber estado apartado de él algún tiempo. Ambos autobuses son de motor trasero, sobrealimentado, con 275 y 216 CV, respectivamente. Aunque Chrysler sigue manteniendo una relación con Van Hool, los autobuses Chrysler pueden ser carrozados por cualquier otra marca.

Enasa, la otra gran marca española de vehículos industriales, estaba representada por su amplia gama de vehículos, desde las furgonetas ligeras Sava J-4, entre las cuales eran novedad las denominadas 800 y 1100, cuya capacidad de carga se amplía en unos 100 kilogramos con respecto a las versiones precedentes, hasta los grandes camiones de gran tonelaje.

Siguiendo el orden de la gama de Enasa, tras las J-4, deberíamos mencionar las Sava 217, 515 y 5744, con motores de 76 CV, completándose la gama con un vehículo blindado, sobre base J-4 1100, que acaba de ser homologado por el Ministerio del Interior.

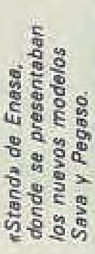
Entrando en la gama de camiones Pegaso, en los pequeños, equipados con motores de 135 CV, se han introducido las cabinas abatibles. Con esta modificación su denominación pasa a ser 1121 y 1126, en vez de 1091 y 1098.

Otros modelos expuestos eran el 3180/50 6X4, con motor de 200 CV; el 1184, de 306 CV, camión de tres ejes; el 3089, de 260 CV; el tractor 2181, con el mismo motor de 1184, y el 1187/10, con motor de 306 CV, capaz de desplazar una carga de más de 36 toneladas. Un lugar de honor ocupaba el modelo 1089 Cumaná, que se fabrica en Venezuela, cuyo motor desarrolla 310 CV.

Había también una amplia gama de autobuses Pegaso carrozados por distintas marcas, completándose la gama de Pegaso con el vehículo militar 3046/50 de tracción total ya conocido.

Pero no eran únicamente los vehículos nacionales los que ocupaban la zona reservada a vehículos industriales en el Salón. Por ejemplo, a través de Mevosa, Mercedes-Benz tenía una buena representación. Junto a las furgonetas N-1000 y N-1300 y el furgón L-406 D, fabricados en Vitoria, la marca alemana mostraba sus tractocamiones acreditados en el mundo entero. En lugar de honor estaba el modelo 1932S, con motor de 350 CV. También se exponía el 2632, de 320 CV, así como los LP 709/36, camiones ligeros de 90 CV, para un desplazamiento de siete toneladas.

El «stand» de Mevosa lo completaba un autobús 0303/15 RHH, con motor de 265 CV.





«Stand» de Enasa, donde se presentaban los nuevos modelos Sava y Pegaso.



Vista parcial del «stand» de Mevosa.





El nuevo tractor Dodge C-38T Turbo.



7 x 4 x 2,5 cm.

Es tan pequeño que cuando lo veas, no te lo podrás creer, pero cuando lo oigas...
escucharás las emisoras de radio con nitidez y claridad, pero también TANGA sonará en tu casa con el alimentador TANGA CASA, con altavoz y antena incorporada.

Cierra el coche y llévate tu tanga en el llavero.
Y así el auto-radio TANGA de Onda Media, será imposible de robar porque siempre va contigo.



VOXSON tanga
Siempre contigo.

¡¡ VOXSON INSISTE !!
SI TE ROBAN LA RADIO DEL COCHE LA CULPA ES TUYA...

Es lógico, no se lo llevarán los demás porque te lo llevarás tú.
Boccardino es un auto-radio extraible autónomo ligero y manejable que te sigue por doquier.



Boccardino suena fuera y dentro del coche.
Boccardino es un auto-radio extraíble de Onda Media y Frecuencia Modulada, cuya característica más espectacular es que puedes oírlo fuera del coche gracias a su total autonomía, lleva antena, pilas y altavoz propio, o dentro de él, con la antena, altavoces y corriente del vehículo.

¿Por qué interrumpir la escucha de canciones, partidos de fútbol, noticias al finalizar el recorrido del coche?

Boccardino al ser extraíble y autonómo, te soluciona el problema.



En el coche, en la casa, en la oficina, en el campo, en la playa, en...
Boccardino será tu compañía sonora incluso lejos del coche ya que fuera de él, de auto-radio se transforma en una bonita radio portátil.

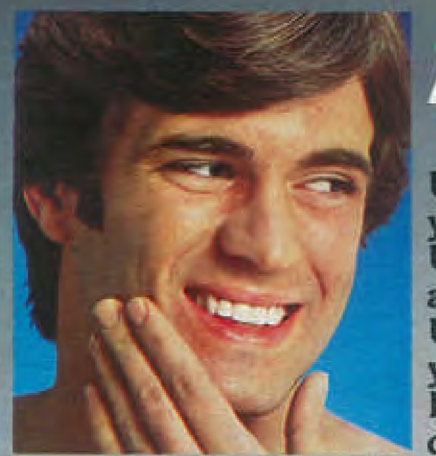
boccardino VOXSON
El extraible más autónomo.



grupo Veglia

16,5 x 11 x 3,5 cm.

LA NUEVA CARA DE PHILISHAVE



Aún más cómoda y eficaz.

Un rasurado rápido y completo.
Un apurado suave y a fondo.
Un afeitado cómodo y duradero.
Esta es la nueva cara del afeitado Philishave.
Ahora con rasgos más inteligentes y perfeccionados.



1. Nuevo ángulo de inclinación: 20º, estudiado para que se adapte perfectamente al rostro.



2. Nuevo cortapatillas más ancho y preciso, para recortar al milímetro bigote y patillas.



3. Nuevo regulador de apurado, con nueve posiciones, para adaptarse a cualquier tipo de barba.



4. Nuevo diseño anatómico, más estilizado y funcional, para un manejo más cómodo y agradable.



Y con su legendaria velocidad de afeitado: 3 cabezas flotantes, 36 cuchillas y 200.000 cortes por segundo.

PHILISHAVE



Evolución constante en el afeitado.



PHILIPS

INTERMARCO

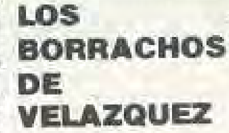


EXCLUSIVAS RAMIRO

COLOCACION DE CAPITALES E HIPOTECAS
COMPRA-VENTA DE PISOS, CHALETS, URBANAS,
RUSTICAS, LOCALES, SOLARES, NAVES, TRASPASOS
Y TODO LO RELACIONADO CON LA PROPIEDAD INMOBILIARIA

Exposicion y Oficinas: GOYA, 58-1 · TELEFONO 225 44 20* · MADRID-1

LOS BORRACHOS DE VELAZQUEZ





GENERAL MOLA, 205
Teléfs. 458 10 76 - 259 84 92



RESTAURANTE
VILLALOBILLOS
Mª Teresa, 9 - Teléf. 245 66 22



Trafalgar Pub

*Sandra
Benaiz... 30
Teléf. 433 70 32
Madrid-7*



PIRRI TV COLOR informa:
«ESTUDIO ESTADIO»: LUNES 20.40
«SOBRE EL TERRENO»: DOMINGO 12.30





PZA. MAYOR

ALMOHADILLAS
«FLIPPER»
HOMOLOGADO POR LA REAL FEDERACION ESPAÑOLA DE FUTBOL



Juan Ramón Jiménez, 2
Tel. 250 78 57 - MADRID-16



HOTEL R. ****
FLORIDA NORTE
338 habitaciones
(próximo a Pza. España)
Paseo de la Florida, 5 · Tel. 241 61 90
MADRID-8



	1	X	2
1 HERCULES-SANTANDER	X (marcado)	x	2
2 SEVILLA-VALENCIA	X (marcado)	X (marcado)	2
3 RAYO VALLECANO-SALAMANCA	X (marcado)	X (marcado)	2
4 R. SOCIEDAD-R. MADRID	X (marcado)	X (marcado)	2
5 ZARAGOZA-BARCELONA	X (marcado)	x	2
6 ESPAÑOL-LAS PALMAS	X (marcado)	X (marcado)	2
7 AT. MADRID-AT. BILBAO	X (marcado)	x	2
8 GIJON-BURGOS	X (marcado)	x	2
9 CELTA-HUELVA	X (marcado)	x	2
10 CADIZ-D. CORUÑA	X (marcado)	x	2
11 ALAVES-ELCHE	X (marcado)	X (marcado)	2
12 SABADELL-MURCIA	X (marcado)	x	2
13 VALLADOLID-MALAGA	X (marcado)	X (marcado)	2
14 FERROL-BETIS	1	X (marcado)	X (marcado)
APUESTAS	1.ª		

Don Julián

BOITE · DISCOTECA
Pza. Mostenses, 11 - Tel. 242 01 48





PRENDAS DEPORTIVAS
Tels. 475 62 10 - 475 67 18



HOTEL
DON QUIJOTE
****
Avd. Dr. Federico Rubio, 145
Tel. 459 21 00 - MADRID-20







PRODAG, S. A.
Avda. del Generalísimo, 61
Tels. 279 34 01 - 279 59 01

RIO MANZA



G. A. T. 26
ESPECIALIZADO EN DESPLAZAMIENTOS DEPORTIVOS
Plaza de San Amaro, 9
Teléfonos 279 83 26 · 279 84 67

F. DEL POZO GRABADOR
MEDALLAS · TROQUELES
MOLDES · MATRICES · TIMBRADOS
SANTA JULIANA, 28 - Tels. 450 03 19-450 03 52



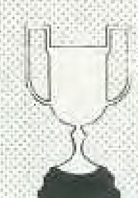
Marber
ACUÑACION DE MEDALLAS
Azucenas, 48 - Tel. 442 93 71



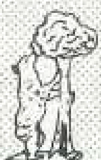
MEDALLAS CONMEMORATIVAS
MUNDIAL DE FUTBOL-78
75 ANIVERSARIO A. DE MADRID
j. de reoyo
Goya, 104 - Teléf. 401 52 39




PTA. DE TOLEDO









BB BANCO DE BILBAO
VISA
1201 617 90 122




ATLETICO DE MADRID
ATHLETIC




ESTADIO
13-5-79
VICENTE CALDERON


APPROVED BY F.I.F.A.
MIKASA
MIKASA
APROBADOS POR FEDERACIONES Y ASOCIACIONES INTERNACIONALES



NARES





MAS ENEMIGO DE LO ESPERADO

Juanito no puede rematar y salta por encima de Irazusta para no lesionarle. Lasa observa al madridista.



Media mucha distancia en la clasificación entre ambos equipos, pero una vez más el débil plantó cara al fuerte. Ganó el Madrid con bastantes apuros al Zaragoza. Roberto Martínez marcó así el primer gol blanco.



Muy poco público en el choque entre madridistas y maños. Santillana no se lo piensa y lanza este chutazo en el aire.



La situación era peligrosa para la puerta aragonesa. Irazusta y Santillana chocaron violentamente, aunque sin que hubiera que lamentar percance entre ambos.—Fotos A. Vega.